IMAGES

ANNIVERSAIRE ROYAL

Hier, 5 Septembre, la reine Farida a fêté son vingt deuxième anniversaire. A cette heureuse occasion nous publions ce récent portrait de la gracieuse souveraine.

No. 678 — LE CAIRE (EGYPTE) 7 SEPTEMBRE 1942

L'HEBDOMADAIRE DE L'ACTUALITE

20 millièmes
En PALESTINE : 25 mils
En SYRIE & LIBAN : 25 piastres

Nos lecteurs écrivent..

« J. contre S. »

En 1941, j'ai rencontré une jeune fille à Alexandrie de laquelle je m'épris. Celle-ci dut partir pour Le Caire et une correspondance régulière s'établit entre nous. Ayant été moi-même transféré dans la capitale, mon premier soin fut de me fiancer avec elle. Mais pour être sincère, je dus lui avouer que j'entretenais une correspondance avec une de mes collègues d'Alexandrie que j'avais connue au cours d'une maladie qui mettait ma vie en danger. Grâce aux soins et au dévouement de cette personne, j'ai été guéri. Nous avons continué à être de bons camarades. Mais à mon arrivée au Caire je fus surpris de recevoir une lettre très sentimentale dans laquelle elle m'avouait son amour pour moi. Ne pouvant, pour ne pas la blesser, lui dire que de mon côté je ne l'aimais que comme une sœur, je pris la permission de ma fiancée de lui écrire journellement (?), ne pouvant rompre mes relations d'une façon définitive, mais en lui faisant comprendre que ceci n'avait aucune importance. Ma fiancée en prit ombrage et menace aujourd'hui de rompre. Lui donnez-vous raison ? N'ai-je pas un devoir à remplir envers l'autre qui a été si bonne pour moi ?

● *Je comprends très bien votre fiancée, mon cher ami, et, à sa place, je n'eus pas agi autrement. Que signifient ces correspondances journalières et à quoi peuvent-elles aboutir ? Ecrivez aujourd'hui même une lettre explicative à la jeune fille en question si vous tenez à votre fiancée. Autrement, libre à vous d'agir comme bon vous semblera. Mais je persiste à vous répéter que vous êtes certainement fautif et que si vous tenez à réparer le mal causé vous devez mettre votre situation absolument au clair.*

Mon cœur lassé de tout...

Vraiment, Horatius, je ne me sens de goût pour rien et aucune distraction ne peut me faire sortir de ma torpeur. Je jouis, cependant, d'une excellente santé et, sans me flatter, je crois que je peux plaire. A quoi attribuez-vous ma neurasthénie qui, à mesure que les jours passent, devient de plus en plus aiguë ? Connaissez-vous un remède à mon mal ?

● *Oui, un seul : un retour sur vous-même, une appréciation plus optimiste des gens et des choses, sans faire de votre personne le centre de l'univers. Vous n'êtes pas plus mal qu'un autre, dites-vous, bien au contraire, et vous ne souffrez ni de crises de foie, ni de maux de reins, ni de migraines chroniques, et votre cœur continue de battre toujours à la même cadence régulière. Votre situation pécuniaire est saine et aucun créancier ne vous importune de ses demandes incessantes. Alors ? Il me semble que vous possédez tous les atouts pour être un homme heureux et d'humeur sereine. Vous avez trop tout ce qu'il vous faut et vous vous occupez un peu trop de vous-même. Tâchez de prendre plaisir à tout, de sortir le plus possible, de vous distraire et, surtout, de tomber amoureux. Je crois qu'à ce moment tout changera pour vous et que vous ne promènerez désormais plus un visage triste et une expression mélancolique.*

Ame en peine

● *Vous avez tort de vous obstiner. Je peux vous affirmer par ce que vous me dites au sujet de ce jeune homme qu'il ne vous aime pas. Tâchez donc de l'oublier. Ce sera dur, je le sais, mais le temps cicatrise toutes les blessures.*

Désirant mourir

● *Ma pauvre amie dans quel sombre désespoir êtes-vous plongée ! Je conçois très bien qu'à la veille de vous marier vous ayez été profondément touchée par l'attitude de votre futur conjoint que vous avez trouvé dans les bras d'une autre. Mais vous n'êtes plus une enfant. Vous avez trente-cinq ans et vous savez ce que la vie vous réserve parfois de surprises et de déceptions.*

Je suis fiancée avec un jeune homme que j'adore comme une idole, m'écrivez-vous; sans lui c'est le jour sans soleil.

Et, plus loin :

...mais voyez-vous je crois que je vais devenir folle. Aidez-moi, conseillez-moi, le jour du mariage approche, je le vois plus souvent et je l'aime tout de même... mais il m'a trahi... cet homme m'a trahi...

Allons, allons, n'allez pas tout rompre pour cette incartade qui, Dieu, peut n'avoir aucune conséquence. Croyez-moi, ne changez rien à vos projets et recevez tous mes vœux.

Aventure amoureuse

J'ai 17 ans et viens d'être demandée en mariage par un jeune homme de 20 ans. J'avais l'habitude de le rencontrer souvent, mais mes parents s'étant opposés à notre projet d'union à cause de notre jeune âge, je souffre cruellement de ne plus le voir. Que dois-je faire Horatius ? Continuer à le voir malgré l'opposition de mes parents ou rompre toute relation avec lui ?

● *Vos parents ont sans doute d'autre raison pour s'opposer à votre union. Autrement, je pense que vous devriez insister auprès d'eux pour n'être pas une entrave à votre bonheur. De toutes façons consultez quelques personnes expérimentées de votre entourage qui, connaissant mieux que moi les conditions dans lesquelles se présente votre mariage, sauront vous donner un conseil judicieux.*

Joseph-le-Guignard

● *Vous avez tort, cher ami, de vous laisser abattre à ce point. Nombre de grands personnages dans l'histoire, bien que dans votre cas, ont atteint le faîte de la gloire et de la renommée. Ne vous laissez pas démonter et luttez de toutes vos forces contre ce complexe d'infériorité qui vous arrête à chaque initiative que vous devez prendre. Moralement, vous êtes au-dessus de la moyenne et vous pouvez aspirer à tout ce qui n'est pas refusé aux autres. Pourquoi vous cantonner dans cette vie d'ascète ? Au contraire, sortez, amusez-vous. Vous verrez quelles ressources vous vous découvrirez quand, votre moral apaisé, vous pourrez jouir de tout ce que la vie nous offre d'agréable.*

HORATIUS

I M A G E S

Hebdomadaire paraissant le Lundi
Publié par la Maison d'Edition "Al Hilal"

E. & C. ZAIDAN

Directeurs-Propriétaires

Bureaux : Au Caire : Immeuble Al Hilal, Rue El Amir Kadadar, Téléphone : 46064 (5 lignes). Alexandrie : 42, rue Nébi Daniel, Tél. 27412.

A B O N N E M E N T S

Egypte et Soudan (nouveau tarif) .... **P.T. 100**
Pays faisant partie de l'Union Postale Universelle **P.T. 130**
Autres pays .... **P.T. 160**
Adresse : Poste Centrale - Le Caire

L'ÉCRAN de la Semaine

L'Enigme Japonaise

A en croire le représentant de la Chine au Conseil du Pacifique, le Japon entreprendrait à l'heure actuelle, sur un rythme accru, des préparatifs manifestement destinés à une action contre la Sibérie russe. Nous assisterions donc bientôt à une répétition contre la Russie cette fois-ci, du coup de Jarnac que l'Italie réservait à la France aux premiers jours de juin 1940. Ce n'est pas la première fois, cependant, que des rapports tout aussi autorisés tendent à nous faire croire à une nouvelle guerre russo-japonaise, et si l'on veut bien réfléchir sur la situation en Extrême-Orient, force est d'admettre que les circonstances semblent loin de paraître aussi favorables à une attaque par les Japonais contre un adversaire à « demi liquidé » qu'elles ne le furent pour l'Italie au moment de l'entrée en guerre de cette dernière.

Au surplus, une véritable énigme se pose à l'esprit de quiconque voudrait s'expliquer les difficultés particulières que connaît présentement le Japon. Après une série de succès d'une facilité déconcertante, l'on s'aperçoit que le dynamisme nippon s'est soudainement épuisé, comme s'il avait atteint les limites extrêmes de son expansion. Mais à part les revers que les Japonais viennent de subir du fait des débarquements américains aux îles Salomon, ce sont, après la fermeture de la route de la Birmanie, ceux surtout qu'ils éprouvent maintenant en Chine qui nous intriguent le plus. Et l'incapacité où, contrairement aux prévisions les plus modérées, ils se trouvent d'entreprendre la moindre initiative en direction des Indes ou de l'Australie, n'est certainement pas faite pour éclaircir le problème.

Il est permis de penser toutefois qu'après la conquête d'un empire dont le maintien dépasse sensiblement ses possibilités, le Japon traverse maintenant une longue et pénible période de digestion qui accroît singulièrement sa vulnérabilité.

Aux Etats-Unis, où l'on ne semble pas avoir perdu de vue cet aspect des choses, l'occasion a été vite saisie d'exploiter cette crise à fond, et les inconvénients de la dispersion stratégique vont se faire sentir, désormais par un curieux choc en retour, contre les Japonais eux-mêmes. Puissance essentiellement insulaire, donc maritime, le Japon ne peut étendre son action qu'à la mesure de sa propre flotte. Il se ressent déjà de la perte de plusieurs porte-avions. C'est pour cette raison sans doute que le jour où l'ennemi principal, qui est l'Allemagne, sera vaincu, les Alliés pourront rapidement venir à bout des sujets du Mikado. Mais cette vue est toute théorique, et il n'est pas dit s'ils commenceront ou s'ils finiront par cela...

Roosevelt

COMMANDANT EN CHEF DES FORCES AMERICAINES



Dans son récent discours à la Jeunesse, le Président Roosevelt s'adressa à la flotte et à l'armée des Etats-Unis, en sa qualité de commandant en chef de toutes les forces de la grande république Nord-Américaine.

Le Président Roosevelt, par son expérience, son tempérament, et son caractère est mieux qualifié que n'importe quel autre Américain pour occuper le poste suprême. Si l'on se penche sur le passé de Roosevelt, on constate que toute la carrière de cet homme semble l'avoir préparé pour remplir avec le maximum d'efficacité la charge lourde de responsabilités et d'épreuve de Président de guerre.

Il y a vingt-quatre ans, Roosevelt reçut le baptême du feu. Il connut le martèlement terrible de l'artillerie, dans les différentes bases navales européennes où il séjourna. Pendant des semaines il demeura exposé aux dangers de la première ligne, lors de l'offensive franco-américaine de Château Thierry. Jouant avec la mort qui frappait sans discernement, il prit part personnellement à d'audacieuses incursions en mer du Nord, surveillant des opérations de pose de mines entre l'Ecosse et la Norvège.

Pendant les deux dernières années de la Grande Guerre, Roosevelt occupa la charge de sous-secrétaire d'Etat au Ministère de la Marine. Mais en réalité, il était le véritable ministre.

Au printemps de 1918, Franklin Roosevelt fut officiellement chargé d'entreprendre une tournée d'inspection sur tous les fronts européens. Ainsi, il put assister en personne à des phases très importantes de la guerre.

Lorsqu'il franchit le seuil de la Maison Blanche, en 1933, il ambitionna de devenir un commandant en chef effectif, en temps de paix aussi bien qu'en temps de guerre.

Au risque de compromettre considérablement son prestige politique, à une époque où l'Amérique entière s'accrochait à la paix à tout prix, il appuya, au Congrès, les demandes de la Marine et de l'Armée, pour une augmentation des crédits de guerre.

Dès les premières heures de l'attaque japonaise sur Pearl Harbour, le Président, en sa qualité de Commandant en chef des forces américaines, commença l'action. Calmement et sûrement, il donna les premiers ordres de bataille à la Marine et à l'Armée.

Les nouveaux soucis de la guerre, qui vinrent s'ajouter au fardeau déjà lourd qui pèse sur le Président, ne secouèrent en aucune façon son calme parfait. A l'instar de Churchill, Roosevelt possède l'extraordinaire faculté de pouvoir travailler avec toute sa lucidité à n'importe quelle heure de la journée ou de la nuit. Les exigences de la guerre ont considérablement réduit ses heures de sommeil. Souvent, le Président demeure vissé à sa table de travail jusqu'aux premières heures du matin.

Comme tous les stratèges, le Président Roosevelt possède l'art d'étudier à fond les cartes. Une grande partie de sa journée s'écoule actuellement dans la chambre des cartes de la Maison Blanche qui est sévèrement gardée. Dans cette pièce, le président, entouré de ses conseillers militaires, trace les grandes lignes de la stratégie de la guerre et dirige les mouvements de toutes les forces expéditionnaires américaines.

Dans la chambre des cartes, Roosevelt déploie librement sa grande maîtrise de la géographie, démontrant une connaissance de la guerre qui souvent étonne les militaires de carrière qui font partie de son entourage.



A LA MEMOIRE DU DUC DE KENT

Dimanche dernier eut lieu à la cathédrale All Saints au Caire une messe solennelle pour le repos de l'âme du regretté duc de Kent, tué malencontreusement, en service commandé, dans un accident d'aviation. S.M. le roi s'était fait représenter par Ismaïl bey Teymour. A la sortie de la cathédrale, S.E. Moustapha Nahas pacha serre la main à Lady Lampson. Entre eux Ismaïl bey Teymour. A gauche Tewfick Doss pacha, Ibrahim Atallah pacha, S.E. Mahmoud Jam, ambassadeur d'Iran. Au premier plan, en blanc, le prince Paul de Grèce et, à l'extrême gauche, Sir Miles Lampson.

POUR COMPRENDRE LES COMMUNIQUES

Al Hemeimat

C'est à tort qu'on écrit parfois « Al Hammamat », pluriel de Hammam, qui veut dire « bain » en arabe. Il y a un point de la côte connu sous ce nom « Al Hammam », et qui se trouve à une dizaine de kilomètres à l'est de Roueissat (gare). Dans plusieurs endroits de la côte, en effet, entre Alexandrie et Solloum, il existe encore des traces d'anciens bains romains ou grecs. D'où la fréquence des noms où le mot Hammam est usité. Hemeimat, où se déroule la bataille entre les forces de l'Axe et les Britanniques au moment où nous écrivons ces lignes, est une petite colline rocailleuse ayant 216 pieds de hauteur où se trouvent de nombreuses et minuscules excavations, qui furent peut-être autrefois des bains, d'où ce nom de Hemeimat, diminutif de Hammams, ou en d'autres termes « les petits bains ». Cette colline se trouve à 25 kilomètres au sud d'Al Alamein et à une dizaine de kilomètres au nord de l'extrémité est de la fameuse dépression de Kattara.

Al Taka

Ce mot veut dire en arabe « la lucarne ». C'est un monticule calcaire à une quinzaine de kilomètres à l'ouest de Hemeimat et par où ont passé les colonnes blindées de Rommel pour aller attaquer les positions britanniques. Les Bédouins, qui ont un faible pour les comparaisons, ont donné à Al-Taka son nom parce que ce monticule ressemble à une lucarne par où on peut embrasser de la vue la route des caravanes qui longe la partie nord de la dépression de Kattara.

Sidi Abdel Rahman

Station du chemin de fer à mi-chemin entre Al Alamein et Al Dabaa. A cet endroit s'élève une zaouia, ou kobba abritant les restes d'un saint homme du nom de cheikh Abdel Rahman, dont la mémoire est honorée par les rares habitants de la région. Les pêcheurs s'y rendaient, avant la guerre, pour se reposer, réparer leurs filets et prier le saint homme de guider leur barque et de rendre leur pêche abondante.

Courriers

ET VALISES DIPLOMATIQUES

Ce n'est pas seulement dans les romans policiers et les films à la gloire des divers Intelligence Services que les valises diplomatiques risquent d'être volées en cours de route. L'agression dont le courrier suisse vient d'être l'objet, le prouve encore.

Ce fonctionnaire avait quitté Berne et se dirigeait sur Ankara. Il devait consigner les plis dont il était porteur à la légation de son pays dans cette ville. Le train roulait vers Sofia lorsque, faisant irruption dans son wagon-lit, deux ou trois individus se jetèrent sur lui, le bâillonnèrent et lancèrent sa valise et d'autres paquets par la portière à des complices qui les attendaient sur le quai de la gare. Le train y entrait. On sait que le ministre de Suisse en Bulgarie a énergiquement protesté contre cet incident.

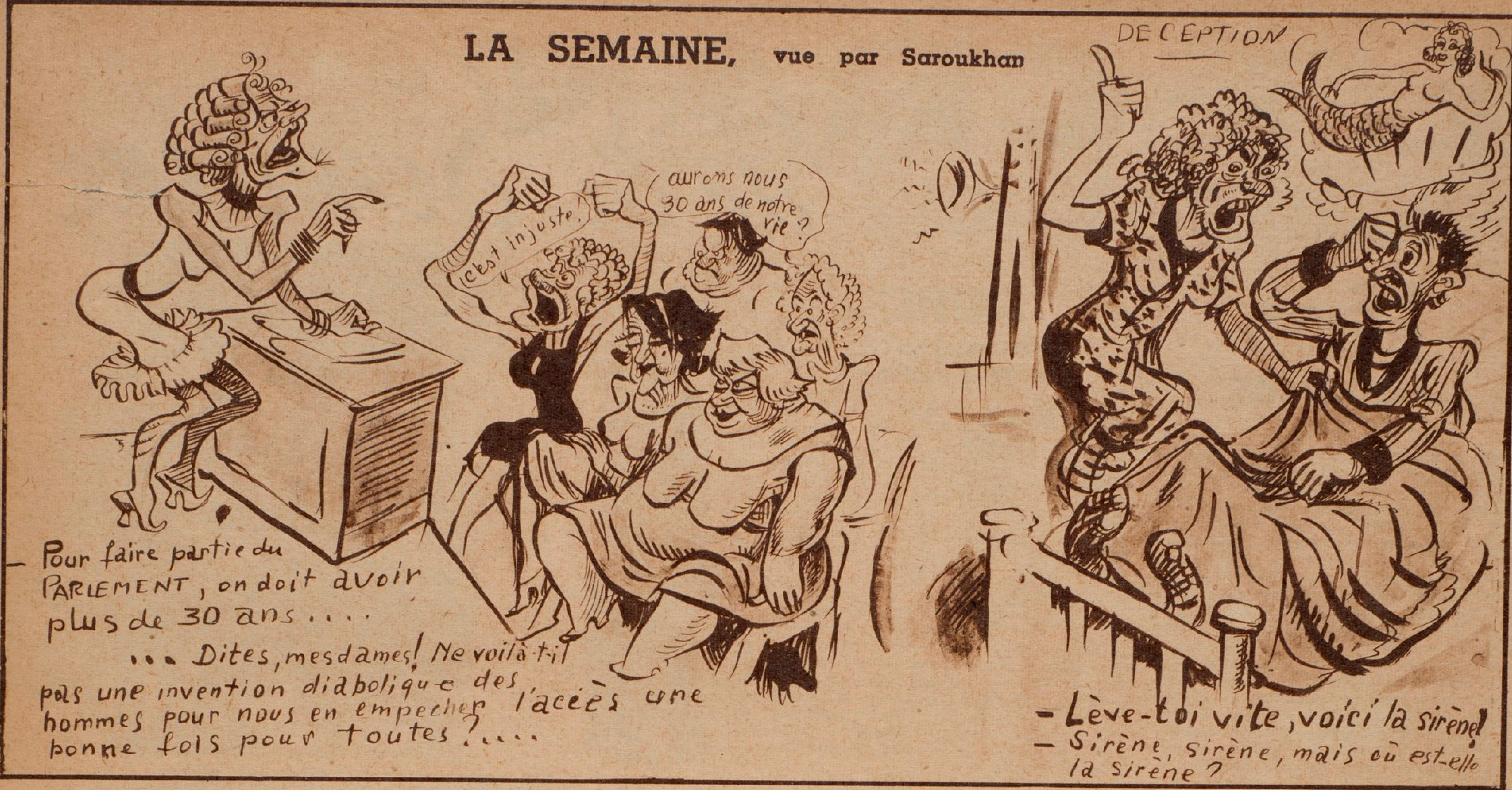
C'est le second du genre, qui se produit à Sofia en l'espace de trois ans. La première fois, le chiffre roumain avait mystérieusement disparu du coffre qui le contenait. Si nos souvenirs sont exacts, l'agent qui en était responsable s'était même suicidé par la suite.

Une valise diplomatique est par la force des choses un objet de curiosité, et de convoitise. Elle transporte des documents que la simple poste ferait en temps normal parvenir infiniment plus vite à destination, et à bien meilleur marché. Mais, dans un monde en paix, les indiscrétions sont déjà possibles. Il va de soi qu'avec la censure imposée par la guerre il n'y aurait plus moyen de garder le secret. Jusqu'en septembre 1939, les principales puissances accréditées au Caire avaient leur valise diplomatique. Les légations étrangères, cependant, ne les faisaient pas porter jusque dans leurs pays par des courriers spéciaux — c'est-à-dire par des fonctionnaires. Elles les faisaient remettre le plus souvent par un de leurs attachés aux commandants des bateaux de leur pays qui touchaient un port égyptien. Le commandant s'en chargeait jusqu'au port national le plus proche. Les paquebots des Messageries Maritimes emportaient par exemple la valise française d'Alexandrie à Marseille, où ils la remettaient à un courrier du Quai d'Orsay. De même Fakhry pacha, ministre d'Egypte à Paris expédiait sa valise à Marseille par un de ses attachés qui la confiait à un des paquebots égyptiens en partance pour Alexandrie.



M. WENDEL WILKIE DANS LE MOYEN-ORIENT

Délégué personnel de M. Roosevelt, M. Wendel Wilkie a atterri il y a quelques jours dans un aérodrome du Proche-Orient. Au cours de son séjour au Caire, M. Wilkie a visité les Forces Américaines et a pris contact avec les troupes. Le voici conversant avec un sergent installé à bord d'un jeep.



Rothschild

OU "LE BOUCLIER ROUGE"

Le baron Alphonse de Rothschild d'Amsterdam est mort. S'il n'identifie pas immédiatement, ni sans peine, l'illustre défunt l'homme de la rue, du moins, à l'annonce de son décès, suppute aussitôt les chiffres d'une succession astronomique. Les Rothschild sont d'une richesse proverbiale et que les locutions populaires ont depuis longtemps consacré : « riche comme Rothschild », un vrai « Rothschild ». Ce nom propre qui figure déjà dans tous les dictionnaires est presque devenu un nom commun. L'ancien aubergiste du XVIIIe siècle, fondateur de la dynastie, en espérait-il autant ? On ne le croit pas.

C'était, en effet, un homme originairement modeste que ce Mayer Amschel, né à Francfort-sur-Main en 1743, mort en 1812 et qui, vivant dans une Europe troublée, eut la bonne idée de doubler sa petite industrie hôtelière d'une autre industrie connexe : celle de l'usure. On dit poliment de la banque. Les temps d'ailleurs se prêtaient aux affaires. Inaugurés par Joseph II, divers édits de tolérance assimilaient pratiquement les Juifs aux autres citoyens. De 1800 à 1812, sous l'impulsion napoléonienne, ceux d'Allemagne furent émancipés et accédèrent aux droits civiques. L'enseigne du « Bouclier rouge », qui figurait sur son auberge donna aussitôt un nom à la famille de Mayer Amschel. « Rothschild » ne signifie pas autre chose. Quand il mourut, riche et honoré, l'ancêtre laissait cinq fils, lesquels s'établirent dans les principales villes d'Europe : Anselme (1773-1855) à Francfort, Salomon (1774-1855) à Vienne, Nathan (1777-1836) à Londres, Karl (1788-1855) à Naples et James (1792-1868) à Paris.

Séparés et naturalisés dans les pays où ils s'étaient installés, les frères Rothschild n'en avait pas moins gardé leur association. Perpétuée par leurs descendants, elles constitua la plus forte banque d'Europe, et faisait d'eux, par leur puissance financière, de véritables maîtres de la politique internationale. Diverses légendes ont circulé sur leurs opérations. Leur coup le plus habile fut incontestablement celui qu'ils réalisèrent à la bataille de Waterloo. Napoléon venait de vaincre à Ligny et les fonds publics anglais subissaient une baisse que la perspective de futures victoires françaises rendaient plus sensible encore. Le désastre de Waterloo était parfaitement inattendu. Informé le premier de la défaite de l'Empereur le Rothschild de Londres s'empressa de rafler les valeurs britanniques, qui aussitôt connu le résultat, de la bataille atteignirent les plus hauts sommets...

LES ONZE AGES DE L'HOMME

Voici les menus consommés généralement par l'homme à travers les différentes époques de sa vie :

1. Lait ; 2. Lait et pain ; 3. Lait, pain, œufs et épinards ; 4. Céréales, pain et beurre, pommes vertes et poires ; 5. Ice-cream soda et saucisses ; 6. Viande grillée, pommes de terre frites, café et tarte aux pommes ; 7. Bouillon, canard rôti, pommes sautées, salade cuite, salade de fruits ; 8. Foie gras, escalope à la viennoise, pommes à la parisienne, œufs au plat et fromage roquefort ; 9. Deux œufs à la coque, toast et lait ; 10. Biscuits et lait ; 11. Lait.

(World Digest)

Guglielmo Ferrero

ETAIT L'ADVERSAIRE DU FASCISME

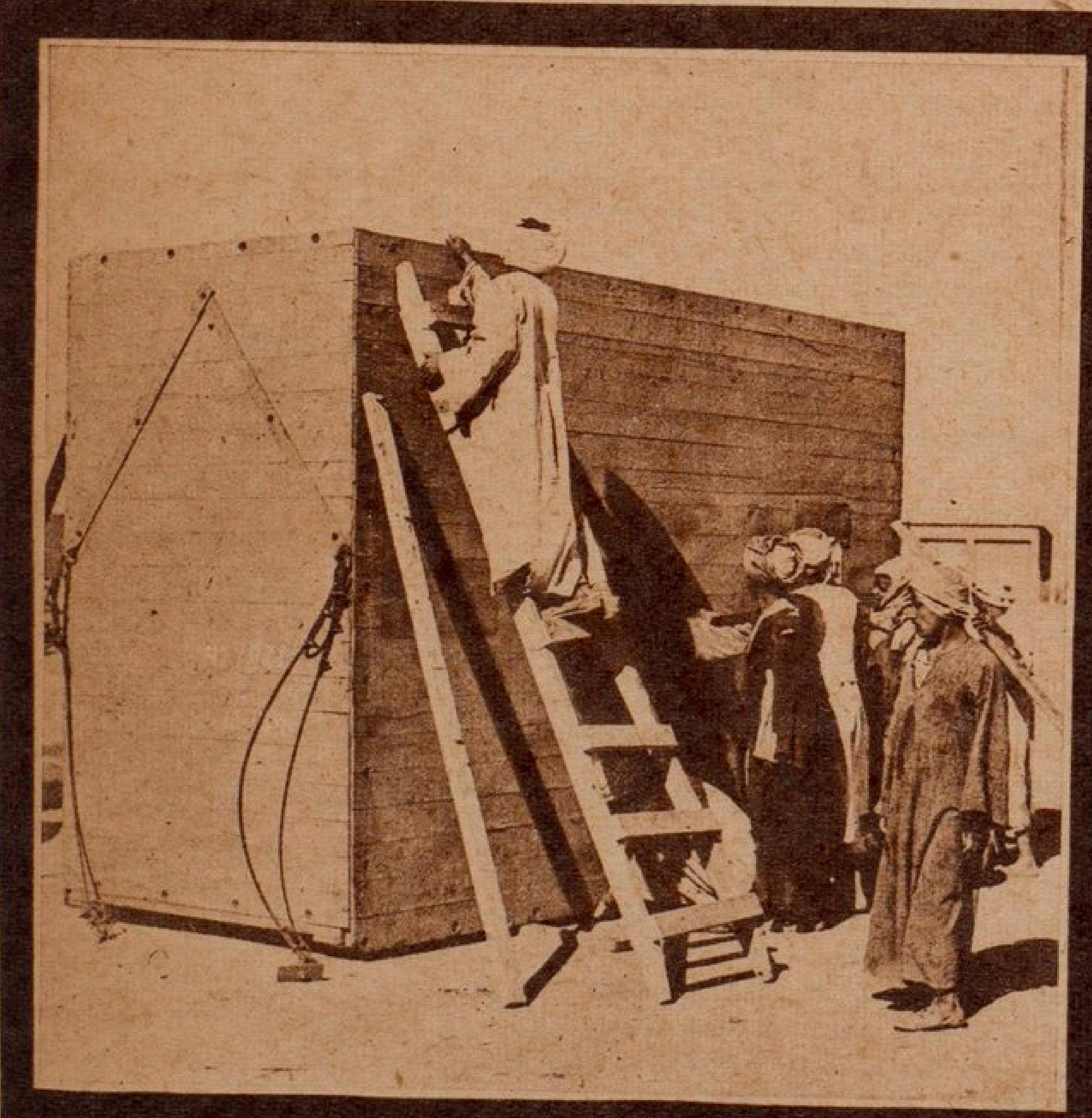
S'il n'était pas professeur, Guglielmo Ferrero qui est décédé à Genève n'aurait pas eu sans doute les honneurs de la presse internationale. Mais on voit en lui, et à juste titre, un opposant au régime fasciste qui est celui de l'Italie actuelle. Ferrero en d'autres termes est une manière d'homme politique. Il a prétendu exercer une action, sinon sur les événements, du moins sur l'esprit de ses contemporains — et en premier lieu de ses compatriotes. Sa vie relève par conséquent beaucoup moins de l'appréciation des savants dont il aurait pu être que du jugement de l'homme de la rue pour lequel il a, en définitive, travaillé.

Il était né à Portici, dans la province de Naples, en 1871. Très tôt ses goûts pour l'histoire des sociétés se manifestent dans « Europa giovine » et « Il Militarismo » qui sont consacrés à l'étude des Etats modernes. Il cherche une justification de ses idées dans le passé, et les expériences du monde ancien. Il écrit, comme une thèse, « Du monde gréco-latin au monde nouveau ». Ce n'est déjà plus l'historien impartial. Beaucoup plus que d'observer, il paraît soucieux de trouver dans l'étude des organisations antiques les arguments qui étayeront ses doctrines — et ses doctrines sont terriblement actuelles. Les sept volumes qu'il consacre à la grandeur et à la décadence de Rome tendent à expliquer tous les événements importants par son évolution économique et sociale. Etait-il déjà hanté par un système totalitaire et une autarchie qu'il a toujours tenus en horreur ? De même, on peut lui reprocher que, dans sa haine de Mussolini, il ait voulu démolir Bonaparte. Mais la gloire de Bonaparte ne tient pas encore à ce que peut penser de lui Guglielmo Ferrero...

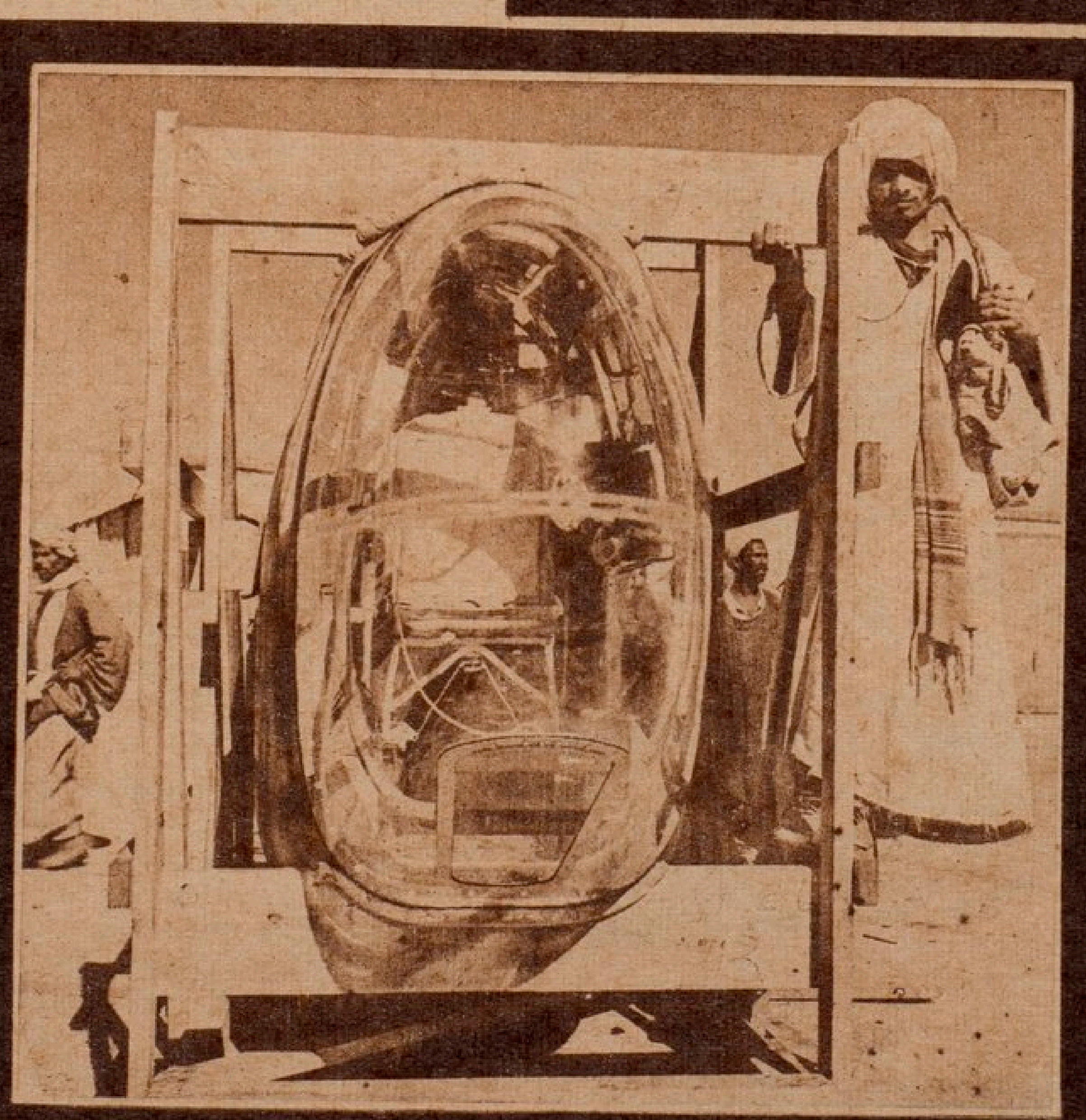
L'homme qui vient de mourir enseignait à la Faculté des Lettres et à l'Institut universitaire des Hautes Etudes Internationales de Genève. Il représentait les penseurs dits « indépendants » par opposition à ceux, comme Gentile, qui s'étaient ralliés au fascisme. Il avait fait à sa manière la chronique des événements contemporains : « De Fiume à Rome » est une œuvre de polémique plus que d'histoire. Sa mort peinera assurément les Italiens libres. Elle ne soulagera pas le fascisme d'un grand poids. Ferrero était un adversaire haineux, mais impuissant, du régime.

Le Dr. H. Spencer Jones, astronome, aidé par des recherches effectuées dans tous les observatoires du monde, a établi une nouvelle mesure de la distance de la terre au soleil, qu'il estime à 93.005.000 milles. Cette distance excède de 105.000 milles celle acceptée jusqu'à maintenant par les astronomes.

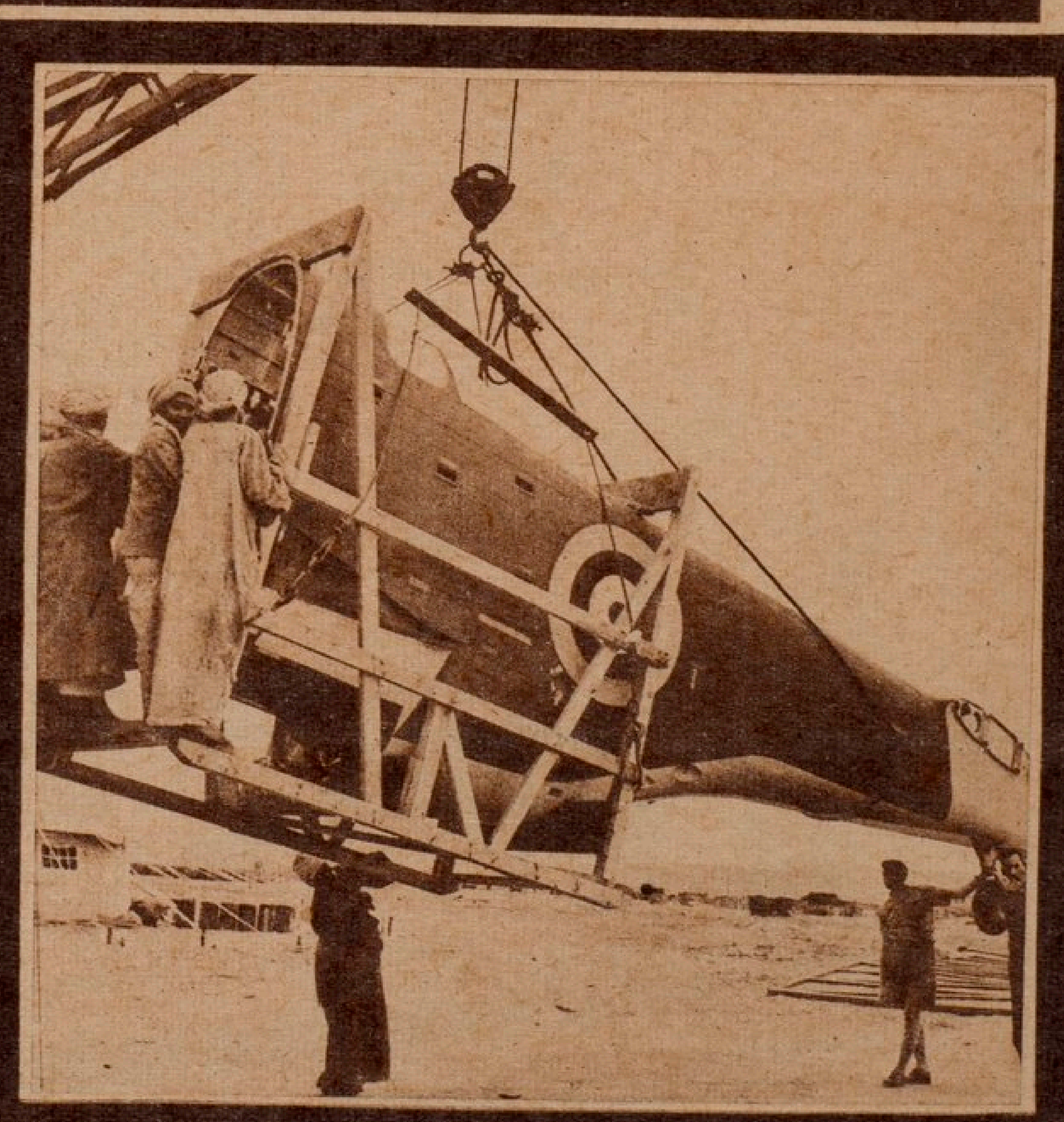
LA NAISSANCE D'UN BOMBARDIER



L'emballage de la partie avant de l'appareil a été fait avec le plus grand soin. Des ouvriers spécialement entraînés déballent les caisses.



Les diverses parties de bombardier arrivent en pièces détachées dans des caisses géantes. Celle-ci contient la partie du fuselage et la nacelle de l'appareil.



Une grue puissante soulève la masse arrière du Baltimore. Des ouvriers sont installés sur une partie de l'appareil pour faire contrepoids.

La Reine Wilhelmine

REGNE DEPUIS 44 ANS



Une femme qui incarne la résistance de tout un peuple, et qui, plutôt que de céder, consent aux amertumes de l'exil, est une femme jeune, quel que soit son âge. Il faut bien cependant tenir compte du calendrier : la reine Wilhelmine des Pays-Bas a soixante-deux ans. De toutes les parties du monde convergent aujourd'hui vers elle les manifestations de loyalisme et de sympathie. Ses fidèles sujets célèbrent son anniversaire avec la même dévotion qu'il y a trois ans encore ils le faisaient dans son doux pays de Hollande. C'est que peu de figures royales sont aussi populaires que celle de cette souveraine, une des plus anciennes d'Europe, puisque montée sur le trône à l'âge de dix ans, elle conduit depuis quarante-quatre ans le destin des Pays-Bas et de leur Empire.

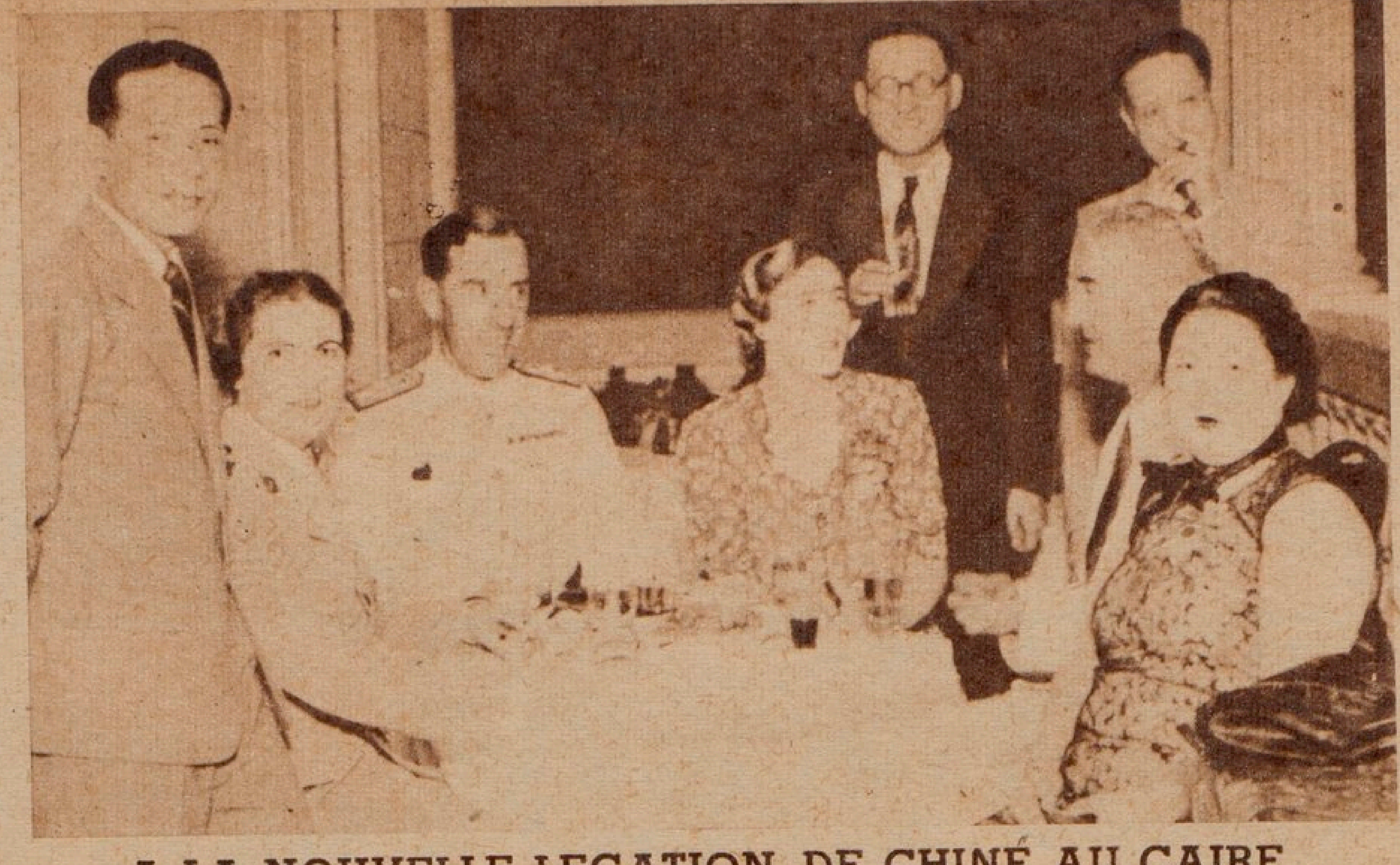
La reine Wilhelmine (Hélène, Pauline, Marie pour citer tous ses prénoms) est née en 1880. Elle est la fille de Guillaume III de Hollande, qui, mort en 1890, fut le dernier héritier mâle de la maison d'Orange. Après lui, ce sont les femmes de la dynastie qui vont continuer la lignée. Aussitôt proclamée reine, Wilhelmine lui succéda, mais sous la régence de sa mère jusqu'en 1898. Elle n'exerça personnellement ses hautes prérogatives qu'à sa majorité. Elle venait d'avoir dix-huit ans. Il n'est pas dit que l'attachement des Hollandais à leur monarchie n'ait pas gagné une ardeur nouvelle grâce à des considérations sentimentales. Une couronne et de si lourdes responsabilités, c'était peut-être beaucoup pour une petite jeune fille, et l'amour de 70.000.000 de sujets n'était sans doute pas de trop, devant le poids de sa tâche.

Avant chaque mariage, l'officiant devrait poser la question suivante : « Continuerez-vous pendant toute votre vie à supporter la conversation de cette femme ? » Toutes les autres questions en ce qui concerne le mariage sont secondaires.

(Nietzsche).

Son règne, au surplus, sera marqué d'événements importants. Au dedans du royaume, la Constitution s'assouplit. La couronne s'abstient désormais de toute immixtion personnelle dans le gouvernement, et le régime devient strictement parlementaire. Une nouvelle réforme électorale est introduite (1896) et la Chambre des Députés est élue au suffrage universel (1929). Le Luxembourg se sépare des Pays-Bas. Il devient un duché indépendant. Tandis que là-bas, sous les tropiques, se développent les richesses qui feront de l'Empire colonial hollandais un des plus beaux du monde. La reine Wilhelmine aura vu deux grandes guerres. Neutre en 1914, son pays a subi, au cours des présentes hostilités, les horreurs de la destruction qu'entraîne le choc des armées. Les lointaines possessions sont envahies et saccagées. Mais la reine ne désespère pas — pas plus que son peuple.

Elle avait épousé en 1901 le prince Henri de Mecklembourg Schwerin, dont elle eut la princesse Juliana, son héritière présomptive. La princesse elle-même a épousé le prince Bernhardt von Lippe. La reine Wilhelmine est grand'mère. Et les Holandais sont tranquilles.



A LA NOUVELLE LEGATION DE CHINE AU CAIRE

Une réception, groupant nombre de représentants des pays alliés eut lieu il y a quelques jours à la nouvelle Légation de Chine au Caire. On voit sur notre photo debout (à gauche) le nouveau chargé d'affaires de Chine Mr Tang Wu et, à l'extrême droite, sa femme.

Le Famille Horthy

DE HONGRIE

Quelque opinion que l'on ait de son action politique, l'amiral Horthy, régent de Hongrie, est un père de famille malheureux. Comme pour bien montrer d'ailleurs qu'elle n'épargne personne, la mort s'acharne sur les grands de ce monde : le duc d'Aoste, le duc de Kent, Etienne Horthy.

Le régent de Hongrie a eu de son mariage avec la baronne Wodianer (laquelle, soit dit en passant, est catholique et non protestante comme son époux) trois enfants : Nicolas, Paulette et Etienne. L'aîné d'entre eux a fait de fréquents voyages dans ce pays. Agé de 35 ans environ, il était président de la Chambre de Commerce hungaro-égyptienne, et, si nos renseignements sont exacts, possédait des intérêts dans une maison d'exportation hongroise d'Alexandrie. Paulette, sa sœur, avait passé un hiver en Egypte. Elle était atteinte d'une affection pulmonaire, que le climat de la vallée du Nil n'avait pas complètement guérie. Elle mourut il y a deux ans environ à son retour à Budapest. Mais l'amiral Horthy perd en son fils Etienne le plus dynamique de ses enfants. On remarquera à ce propos que ni l'un ni l'autre de ses fils n'était destiné à la politique. Le premier avait le goût des sciences économiques. Etienne était un industriel. Il avait fait des études d'ingénieur en Hongrie et un stage en Amérique. Il pilotait lui-même l'avion qui le débarqua un jour à Héliopolis. Il venait passer sa lune de miel en Egypte.

L'amiral Horthy est né en 1868. Il a aujourd'hui 74 ans qui paraissent lui peser. Le Parlement hongrois avait récemment déféré à sa demande en élisant pour le suppléer en qualité de vice-régent son fils Etienne. Le jeune Horthy avait été élu par acclamation. Sa mort laisserait la couronne de Saint-Etienne sans gardien, si le régent venait à décéder ou à résigner ses fonctions. Les Hongrois seront appelés incessamment à se choisir un nouveau vice-régent.

Nuremberg

CAPITALE DU NAZISME

Nuremberg, que les avions anglais ont bombardé récemment, et à une époque où s'y tenait d'habitude le grand congrès du parti national-socialiste, est une des plus belles villes d'Allemagne. Ce n'est pas la grande cité moderne, aux buildings nouveaux, et à la trépidation intense. Malgré son demi-million d'habitants, Nuremberg, et c'est son charme, a conservé son aspect du Moyen-âge, avec ses remparts et ses tours, ses vieilles maisons à pignon et à balcons de bois. Pour le touriste, ou l'étranger, en quête d'impressions germaniques, elle ressuscitait proprement une atmosphère. On y montre encore la maison d'Albert Dürer, et dans un musée célèbre, les primitifs allemands, Hans Sachs, en particulier, y était né.

Mais ce n'est ni son château impérial, ni son admirable église Saint-Sebald qui ont rendu Nuremberg célèbre dans l'histoire de ces dernières années. Pour les hommes d'aujourd'hui, Nuremberg restera comme une capitale du nazisme. Elle prêtait aux congressistes à croix gammée le cadre de ses grandeurs passées. Pendant les quelques jours que s'y tenaient ces assises, la population de la ville décuplait. Des trains entiers y déversaient sans arrêt les délégations non seulement des Allemands du Reich, mais des Allemands du monde entier. Aucun désordre d'ailleurs ne régnait dans cette foule. Le coup de force était précisément dans cette discipline dont le visiteur étranger retirait la plus profonde impression. Car sans compter les ambassadeurs dûment accrédités à Berlin, le Führer ne manquait pas d'y inviter des personnages de marque, auxquels il faisait ainsi les honneurs de l'Allemagne nouvelle.

Nuremberg est enfin situé au confluent des voies ferrées qui mènent de l'Ouest vers l'Europe centrale. Pour aller de Paris à Prague, on prend le Strasbourg-Nuremberg. Beaucoup plus que les souvenirs, ce sont des considérations stratégiques de cette nature augmentées encore par la présence d'importantes usines, qui ont décidé les avions anglais à bombarder Nuremberg.

Ces messieurs

"DE LA FAMILLE"

Il y a quelques jours, une dépêche de New-York nous apprenait que le cousin par alliance de Von Ribbentrop, Werner Von Clemm, avait été accusé de complicité avec le gouvernement allemand, s'étant chargé de la vente, sur le marché américain, des diamants que les Allemands avaient saisis en Belgique et en Hollande.

Une information plus récente nous apprend que Von Papen, excédé par l'attitude de Mme Yenke-Ribbentrop, sœur du ministre des Affaires Etrangères, a obtenu son rappel à Berlin.

Ce n'est pas la première fois que les parents des dirigeants de l'Axe font parler d'eux.

Il est prouvé aujourd'hui que pendant les deux années que dura sa mission aux Etats-Unis, l'actuel ambassadeur du Reich à Ankara, Von Papen, travailla en étroite collaboration avec son frère, celui dont l'activité se manifesta il y a quelques mois en Amérique du Sud. Dès cette époque, Von Papen II opérait sous un nom d'emprunt. Cela lui permit de continuer à demeurer aux Etats-Unis, lorsque son frère, ayant oublié une serviette contenant le nom de ses collaborateurs, fut rappelé à la demande expresse de Washington. Le rôle du frère de Von Papen aux Etats-Unis, fut assez obscur. Il semble qu'il était chargé d'organiser le sabotage de la production industrielle et de fomenter des grèves d'ouvriers d'usines de guerre.

L'actuel ministre allemand des Affaires Etrangères possède, outre son cousin qui vient d'être appréhendé en Amérique, un beau-frère le Dr Yenke Ribbentrop, qui rend à la cause nazie de signalés services.

Le Dr Yenke Ribbentrop est, depuis longtemps, établi à Ankara. Il mène un grand train de vie, possède une magnifique villa à Thérapia, et a pour cuisinier l'un des meilleurs chefs de Turquie. Il entretient une coûteuse écurie de course et son yacht est l'un des plus rapides qui fendent les flots bleus du Bosphore.

Depuis la déclaration de guerre, le Dr Yenke Ribbentrop remplit les fonctions plus officielles d'attaché commercial de l'Ambassade d'Allemagne à Ankara.

L'un des meilleurs collaborateurs du ministre de la Propagande allemande, est également son frère aîné, lequel, depuis quelques années, occupe le poste de rédacteur en chef de l' « Angriff ». Gœbbels aîné est, dans l'ensemble, un personnage assez effacé. Pendant très longtemps très peu de gens entendirent parler de lui. Aussi, fut-on assez surpris, même en Allemagne, lorsqu'on vit apparaître un second Goebbels, lequel s'installa en maître dans la rédaction du principal organe du parti.

L'Italie, de son côté, offre de nombreux exemples de collaboration familiale. Il y a d'abord la famille de Mussolini. Le Duce s'est à plusieurs reprises servi de sa fille Edda, épouse du comte Ciano. Jusqu'à ces dernières années, Mussolini collaborait étroitement avec son frère Arnaldo, dont il a, d'ailleurs, retracé la vie dans un ouvrage intitulé « Arnaldo, mon frère... »

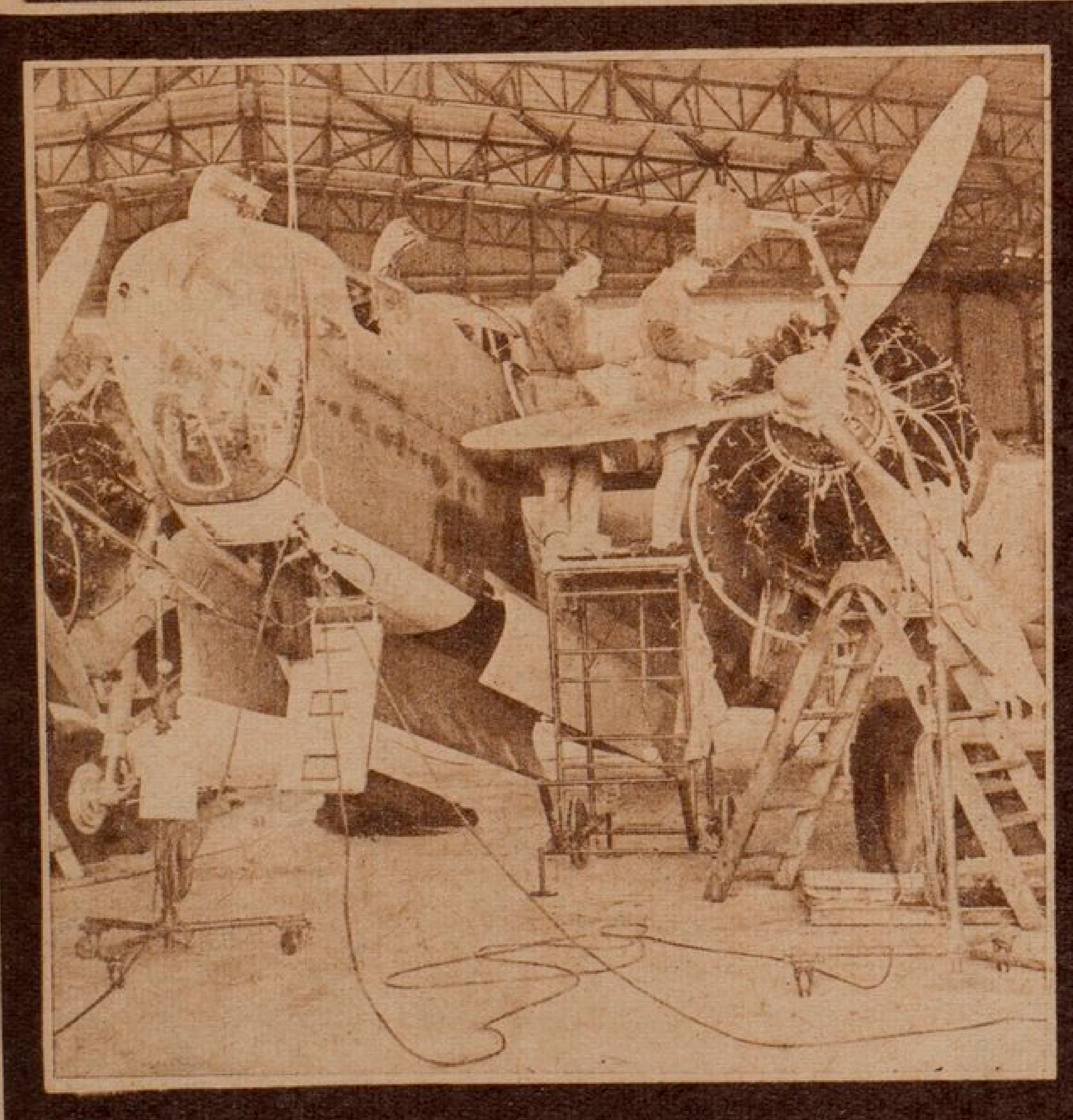
Les frères Serafino et Giuseppe Mazzolini, respectivement représentants du gouvernement fasciste en Egypte et en Palestine avant la guerre, travaillèrent la main dans la main.

En Espagne, la présence, avant les récents changements faits par le Caudillo au sein du gouvernement de Serrano Suner, beau-frère du général Franco était un autre exemple de collaboration familiale. Mais le Caudillo sait bien que la collaboration de famille n'est pas toujours possible. C'est en vain qu'il a demandé à son jeune frère, pendant toute la durée de la guerre d'Espagne, de se joindre à lui. Le capitaine aviateur Franco est resté fidèle aux républicains, et est mort pour la cause de Madrid.

Si vous voulez qu'une chose soit faite, faites-la vous-même. Sinon, chargez-en quelqu'un d'autre.

(Benjamin Franklin).

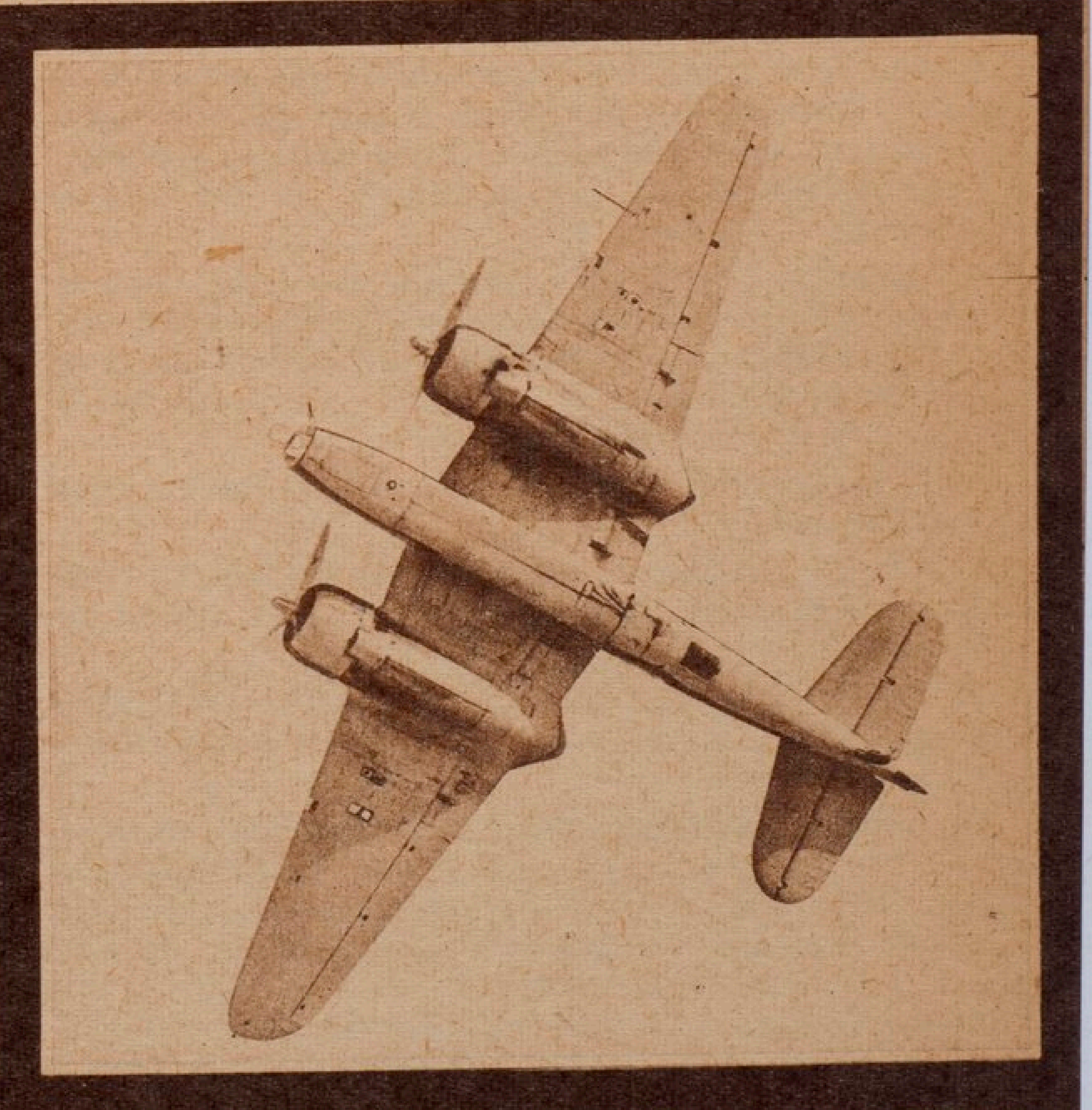
Chaque jour de nouveaux renforts aériens parviennent régulièrement aux troupes alliées, grâce aux harassements que les avions de la R.A.F. font subir aux navires et à l'aviation ennemis qui cherchent à paralyser le mouvement de l'arrivée du matériel à la Huitième Armée. Voici l'histoire illustrée d'un bombardier Baltimore, depuis son arrivée dans les bases alliées jusqu'à son départ au-dessus des lignes ennemies.



Des ingénieurs et des mécaniciens relient, dans un hangar spécial, les pièces détachées de l'appareil, et s'occupent de la dernière mise au point au moteur.



Sur l'aérodrome, des techniciens vaquent au chargement du bombardier lourd. Des obus de gros calibre seront encastrés dans la partie de l'appareil qui leur est réservée.



Et voici le Baltimore prêt à l'action. D'une taille gigantesque et d'un rayon d'action qui lui permet des déplacements lointains, il saura donner de rudes coups à l'adversaire.

Cette semaine a été marquée par des raids massifs sur les concentrations de troupes ennemies dans le désert. Un raid naval fut dirigé sur El Daba par des unités de la flotte britannique et un autre aérien sur Tobrouk par les avions de la R.A.F. Voici deux reportages, pris sur le vif par Larry Allen, correspondant naval de l'« Associated Press », et par André Glarner, correspondant de l' « Exchange Telegraph », que nos lecteurs ne manqueront pas d'apprécier.

Des bombes de gros calibre sont prêtes à être chargées sur le « Halifax » quelques moments avant son raid sur Tobrouk. A gauche: Un panneau décoratif servant de mascotte au bombardier.

J'ai bombardé Tobrouk

avec les as de la R. A. F.

par ANDRE GLARNER

Correspondant de guerre de l' « Exchange Telegraph »

Devant une table, cinq officiers ; un Group Captain (lisez colonel) que la déclaration de guerre trouva en Champagne à la tête d'une escadrille de la fameuse « Advance Striking Force », « force d'attaque » de la R.A.F., qui devait, dès le premier jour lancer ses escadrilles de bombardement à l'assaut de l'Allemagne ; un commandant, deux capitaines, un officier de l'Intelligence Service.

Assis sur des caissons de bombes, ou debout, d'autres officiers, sous-officiers et soldats écoutent. C'est le « Briefting » conférence préliminaire à l'action. Pour une fois, les deux seuls correspondants de guerre autorisés à prendre part à une expédition aérienne contre Tobrouk, sur les Halifax, mon camarade Ronald Legge du « Daily Telegraph » et moi-même, sont présents.

Tout autour des cartes, des graphiques. Une atmosphère de familiarité, de bonne camaraderie règne partout ; on ne s'interpelle que par prénoms.

— Ce soir, dit le commandant, c'est une fois de plus Tobrouk. Cette fois, hein, vous n'allez pas me râter le pétrolier. Mettez-vous bien dans la tête que s'il saute, Rommel aura moins de pétrole. Vous partirez à l'heure H, mettons 10 heures. Bombardement de Tobrouk de 2 heures 30 à 3 heures 15.

L'officier de l'Intelligence parle à son tour : indications techniques des emplacements à bombarder, etc. Le météorologiste, l'artificier qui parle de bombes et de fusées, et le commandant en chef — mon colonel de Reims — sont aussi brefs que précis.

— Je compte sur vous comme toujours. **Have a good trip. Good luck.**

C'est tout. Un homme est arrivé en retard. Le commandant gentiment l'interpelle : « Qu'est-ce qui est arrivé, Jack ? »

Explication confuse, embarrassée. « All right, dit le commandant ; faites plus attention une autre fois. » L'homme remercie.

Magnifique solidarité amicale. La discipline n'en souffre pas. On me présente le chef de bord de l'Halifax sur lequel, cette nuit je ferai le « sac de sable » attentif. Un court passage au magasin d'habillement. Je n'en avais pas connu depuis octobre 1914, lorsque je me trouvais dans celui de mon régiment de réserve d'artillerie à Orléans. Les magasiniers sont aimables, prévenants et vous expliquent minutieusement les maniement des divers appareils. Je revêts d'abord la veste de sauvetage « Mae West » qui commence à me faire ressembler à un boudin bien gras, et encore, elle n'est pas gonflée. « Dès que vous tomberez dans l'eau, me dit le magasinier, vous gonflerez l'appareil en soufflant dans ce tube ». « Merci, mon vieux ! »

Puis je passe la camisole de force qui tiendra le parachute le cas échéant. « Merci encore, brave « brifton ». Et voici le casque avec ses écouteurs pour chaque oreille. A mon âge j'en ai réellement besoin. Puis c'est le masque de bouche attaché au casque. « Ce tuyau, me dit-il, est celui qui vous reliera à la prise d'oxygène que vous trouverez aux côtés de votre siège. Croyez-moi, usez-en largement vous en aurez besoin. »

Un dernier mot du capitaine de bord ; une recommandation qui est un ordre : « Le port de la camisole et celui du masque à oxygène sont obligatoires à bord de l'avion. ». « O.K. ».

Je fais quelques mètres, et ai l'impression que je pèse 150 kilos. Mes jambes flageolent légèrement. Les courroies qui entourent mes membres inférieurs m'écorchent. « Qu'est-ce que je suis venu faire dans cette galère ? » me demandai-je. Mais tout de suite le journaliste reparaît en moi : « Oui, mais quel beau papier ! » Lecteurs, mes amis, j'espère que vous ne serez pas déçus.

Déchargé, me voici au mess ; tous les pilotes sont là. Quelques-uns lisent, d'autres jouent aux dés. Un pianiste fait entendre du Chopin et du Debussy. C'est un officier de presse, musicien de talent. Au bar, c'est avec le colonel, la série des whiskys qui commence. Nous parlons de Reims, de Champagne, d'un ami commun, Melchior de Polignac. La soirée passe. A 9 heures 15 c'est le dîner de tous les équipages.

Quels braves gars ! Tous jeunes, beaux types de sportifs, ils viennent de toutes les parties de l'Empire. Quelques-uns veulent se vieillir en portant d'énormes moustaches.

La gamme des moustaches va de Hitler — je préfère mettre Charlie Chaplin — à Staline. On parle de tout, excepté du raid. Le sport a sa place, le cinéma, la musique, et l'art même sont discutés ; en somme des hommes comme les autres, les héros de cette guerre !

DEPART

La nuit est noire d'ébène. On m'habille grâce à une torche de poche. Déjà les moteurs chauffent. C'est sinistre. J'ai de grosses difficultés à me hisser dans la carlingue par un trou béant à un mètre du sol. Me voici prêt, assis à l'arrière, jusqu'au décollage.

Fausse alerte : un moteur ne tourne pas rond ; cet avion ne partira pas ce soir. Vite on me transporte à celui d'à côté. Quel travail, pour parcourir les cent mètres qui m'en séparent. Où sont les 10 secondes 4/5 d'antan ! On me hisse littéralement dans ma nouvelle carlingue. Le capitaine est déjà devant son manche à balai. Nous ferons connaissance par microphone plus tard. Décollage parfait. Nous avons atteint 500 mètres d'altitude lorsque le capitaine me fait appeler.

Me voici dans le fauteuil du second pilote au côtés du commandant du bord. Un type épatant, le lieutenant Jennings Murray, néo-zélandais, qui a effectué 20 bombardements sur Hambourg, Cologne et Dusseldorf, avant d'arriver ici. Je le vois piloter, donnant des ordres brefs au micro, à Jack, George, John, « Shorty » ou Mac, le navigateur, les deux artilleurs—car sur un Halifax il y a deux tourelles chacune de deux canons, l'une en haut, au centre, l'autre à l'arrière—le radio et le mécanicien. Une équipe, une famille. Ils sont venus ensemble d'Angleterre.

Nous sommes bien au-dessus des nuages et pendant près de trois heures, nous survolons le désert, le champ de bataille, et la mer. Sur le tableau de bord, tout est indiqué ; les moteurs tournent rond, ne chauffent pas.



André Glarner (troisième à droite) en compagnie des membres de l'équipage devant prendre part au raid dans le désert au-dessus de Tobrouk.

Quelle admirable précision ! Par deux fois on arrête un moteur pour changer le réservoir d'essence. Tout est indiqué !

L'altitude varie. Qu'il me suffise de vous affirmer que sans mon masque à oxygène, au lieu d'écrire ce papier, je serais ou mort ou à l'hôpital.

AU-DESSUS DE TOBROUK

Mon aimable capitaine me dit que dans cinq minutes, nous serons au-dessus de Tobrouk. Et de fait, quatre minutes plus tard, les obus de la D.C.A. éclatent dans le ciel, un peu trop près de nous à mon gré.

Mais on s'y habitue. Pendant trois quarts d'heure nous allons tracer de larges cercles au-dessus de ce port vital pour Rommel. La visibilité est inexistante, brouillard et nuages s'en mêlent. Les rayons des projecteurs ne passent pas, mais hélas ! les obus de la D.C.A. ne sont pas arrêtés. Un faible quartier de lune jette un peu de clarté dans cette immensité presque stratosphérique. Le capitaine cherche l'éclaircie. Il louvoie, évite les obus, feinte, esquive, change de direction comme un joueur de rugby, trompe l'adversaire — « sell the dummy » — comme on dit en anglais. Cela est normal, c'est un Néo-Zélandais, et je vous l'ai déjà dit, un type épatant.

Il monte en chandelle, plonge, plafonne; son appareil est aussi souple qu'un Spitfire, merveille de la construction moderne. Et toujours, je respire librement grâce à mon masque à oxygène. Le « brifton » avait raison, j'en avais rudement besoin. Il y a quarante minutes que nous naviguons dans cet enfer, lorsque soudain voici l'occasion. Un trou dans les nuages, une éclaircie. Le navigateur et le capitaine l'ont vue. « Look down », me dit-il au micro. Le port de Tobrouk est là. Un ordre bref : « Décharge tes bombes quand tu le jugeras utile », dit-il d'une voix suave à l'artificier couché à nos pieds fixant son viseur, le levier de décharge prêt à fonctionner. Le capitaine a amené l'appareil sur l'objectif.

NOUS BOMBARDONS TOBROUK

L'Halifax se cabre, sursaute légèrement. Oh ! c'est presque imperceptible. J'ai la même impression que lorsqu'en France je freinais rudement ma Delahaye devant l'obstacle. C'est extraordinaire ce qu'à un moment pareil les visions de ce qui vous est cher vous viennent à l'esprit en vrac : ma Lou, Gérard, les gosses ! Cannes, Saint Médard ! Tout disparaît ; un immense incendie illumine cette tache dans l'horizon. Je n'ai rien vu d'autre ; les bombes sont tombées sans qu'elles ne se soient fixées dans mon rayon visuel. Les lumières rouges et vertes du tableau de bord sont éteintes, l'avion est déchargé de ses projectiles de mort.

Mais le feu de la D.C.A. est en ce moment intense. Quel feu d'artifice salue maintenant notre départ ! C'est digne de celui de la Tour Eiffel, le 14 juillet.

Un dernier large cercle, et Tobrouk est loin. Les flocons rouges de la D.C.A. continuent à illuminer le ciel au-dessus des nuages. C'est très beau quand on les voit de si loin.

Nous courons à nouveau vers notre aérodrome ; le brouillard se dissipe avant le lever du jour.

LE RETOUR

Tout va bien, bravo, lorsque soudain la voix de mon capitaine au micro me dit : « Un chasseur boche — un ME 109 — est à nos trousses. » Ces britanniques sont inénarrables ! J'entends les ordres : « Canonniers, à vos places. » Ils le sont. La bande de mitrailleuse qui court tout au long des parois de l'immense avion, est prête à se dérouler. Pas un coup de feu. Le pilote du Messerschmidt est un type sympathique. Il a vu nos bouches à feu prêtes à tirer. Il monte en chandelle, et à 400 à l'heure, s'échappe. J'aime quand même mieux cela, car nous sommes toujours au-dessus du territoire ennemi. Avec ma vareuse ornée d'un bouton à la Croix de Lorraine, je ne tiens pas à faire leur connaissance.

Mais j'ai presque honte d'écrire ce papier. Car si je viens de passer les heures les plus émouvantes, de toutes mes expériences de journaliste depuis 40 ans: tremblement de terre de San-Francisco, Verdun, Tunnel de Tahure, St. Mihiel de l'autre guerre, bombardement de Forbach, patrouille avec les chasseurs à pied de celle-ci en France, descente en parachute d'une saucisse incendiée, sous-marin, dirigeable ; rien à mes yeux n'est plus angoissant que d'être pendant quarante minutes sous le feu de la D.C.A. Chaque jour, chaque heure, ceux de la R.A.F. et des aviations alliées le sont.

Chaque jour, ces héros des forces aériennes, ces surhommes de la R.A.F. forcent tous les barrages. Ils partent par n'importe quel temps, quelques-uns restent. Ceux qui reviennent repartent le sourire aux lèvres ! Lorsque vous leur demandez s'ils ont eu des accidents, simplement, ils touchent du bois et vous content leur aventure. Presque tous en ont eues.

— En revenant de Cologne, me dit le jeune néo-zélandais navigateur « Shorty » Burgess, nous avons percuté dans le brouillard sur une colline d'Angleterre. Je n'ai rien eu », et sur ma demande, il ajoute: « Deux de mes camarades sont morts ». A 22 ans il a 500 heures de vol dont 150 dans des raids d'opérations.

Tels sont les hommes avec lesquels j'ai passé des heures prodigieusement émouvantes en l'air, et... charmantes au mess.

Quels hommes, quels héros ! Quant au capitaine, il restera un ami toute ma vie.

Ma femme l'embrassera à son premier passage à Paris... bientôt j'espère.

ANDRE GLARNER



PLUIE D'OBUS SUR EL DABA

par LARRY ALLEN

Correspondant naval de l'Associated Press en Méditerranée.

Au cours d'une puissante action de bombardement, déclenchée avant l'aube, les unités de la flotte britannique de la Méditerranée ont bouleversé tous les plans d'offensive élaborés par le Field-Marshal Erwin Rommel. Mille obus fortement explosifs se sont abattues en rafales dévastatrices sur la grande base d'armement et de ravitaillement que l'ennemi avait aménagée dans la région située au sud d'El Daba.

Lâchant des salves de « briques » à chaque seconde, les gros canons de marine martelèrent sans arrêt les concentrations de tanks, les ateliers de réparations, les magasins de vivres et de munitions, les réservoirs d'essence, sur lesquels compte l'armée ennemie pour tenter un poussée jusqu'à la vallé du Nil.

Après quarante-deux minutes de bombardement, l'escadre se retira, s'éloignant de la côte sur laquelle la destruction avait largement marqué son emprise sinistre. D'immenses incendies illuminaient la plaine désertique, et des hommes affolés couraient dans tous les sens, essayant en vain de secourir les nombreuses victimes. L'action de la flotte contre El Daba a sûrement coûté la vie à un bon nombre de spécialistes qui devaient mener les tanks de l'Afrika Korps contre les lignes britanniques.

Le communiqué de l'Amirauté s'est contenté de mentionner que cette opération, menée au clair de lune aux petites heures de la journée du 29 août dernier, a causé à l'ennemi « de considérables dégâts ».

Je fus le seul correspondant américain qui assista à ce bombardement. Du haut de la passerelle d'un destroyer je connus la terrible réalité de ce qu'on peut appeler le martèlement le plus infernal que la flotte ait entrepris depuis des mois, visant à l'objectif d'atteindre efficacement l'ennemi au cœur même de l'emplacement d'où doit partir sa prochaine tentative de poussée dans le désert occidental.

L'action fut menée avec une précision toute britannique ; son organisation a été comme d'habitude impeccable. Les observateurs aériens de la flotte, qui enregistrèrent le résultat du tir d'artillerie, signalèrent que les obus battaient en plein dans la cible.

Les navires de guerre transformèrent la surface de la Méditerranée qui borde la région d'El Daba, en une étendue immense hérissée de flammes jaunes, à travers laquelle les obus sifflaient rageusement, impatients d'aller crever en tonnerre d'extermination en plein dans les objectifs que les fusées éclairaient d'une lumière blafarde.

On savait qu'El Daba, depuis que l'ennemi avait porté ses lignes avancées jusqu'à une centaine de kilomètres d'Alexandrie, avait été aménagé en une base puissante pour la réparation et l'équipement des tanks, ainsi que pour le ravitaillement de toute l'armée qui fait face aux troupes impériales.

L'aviation navale avait fait de fréquentes incursions au-dessus d'El Daba, rapportant à chaque reconnaissance des photos révélatrices.

Silencieusement, une escadre glissa hors du port d'Alexandrie, pendant la nuit du 28 août, avec l'intention d'attaquer cette place forte de l'Axe que l'aviation de bombardement n'avait jusqu'alors pu atteindre efficacement.

Le « navire directeur » dont la mission est d'établir la hausse et la direction du tir, et qui commande le feu, prit la tête de l'escadre ; les autres unités, en formation de bataille, suivaient de très près. Bientôt, dans la nuit éclairée par la lune, la ligne côtière d'El Daba se dessina à l'horizon. Les navires manœuvrèrent pour se mettre en position de tir, pendant qu'au-dessus de l'objectif, des appareils lâchaient des fusées aveuglantes.

Les lueurs du magnésium incandescent découpèrent nettement les contours onduleux d'une colline de sable. C'était le point de repère d'El Daba. Les officiers canonniers savaient qu'en dirigeant le tir autour de cette hauteur, les obus des canons de marine ne pouvaient manquer l'objectif qui s'étend sur une région située à deux milles environ de la côte.

A quatre heures quinze du matin, un ordre sec, transmis par l'officier dirigeant le tir, voyagea par les ondes de la radio jusqu'aux artilleurs : « Salves ! »

Les six pièces de quatre pouces qui hérissaient le flanc de l'unité sur laquelle j'avais embarqué, aboyèrent presque simultanément. Le roulement de tonnerre qui se propagea au-dessus des flots tranquilles, fut accompagné des sifflements des projectiles qui jaillissaient des pièces dans des crachats de flammes orangées. La colline d'El Daba, à l'ombre de laquelle les Nazis avaient installé leurs concentrations et leurs ateliers, reçut en plein la pluie d'acier.

L'une après l'autre, les salves déchiraient l'atmosphère faisant trembler le navire jusqu'à la quille. Finalement, le directeur du tir donna l'ordre : « Ouvrez le feu ! »

L'ordre fut transmis à toutes les unités de l'escadre. La longue ligne, en arc de cercle, des navires en formation de bataille, s'illumina d'éclairs déchaînant des centaines de projectiles hurlants vers El Daba.

A chaque salve, le directeur du tir, en contact étroit avec les radios des avions de reconnaissance, était tenu au courant de la précision du tir. Les aviateurs lui communiquaient si les coups frappaient trop en avant de l'objectif, trop en arrière, ou bien très loin. A toutes les quelques secondes, il transmettait de nouveaux ordres : « Salve, quatre cents de baisse », « Salve, quatre cents de hausse ».

Le barrage infernal, entretemps, promenait une zone de feu, déployée en éventail, sur toute la région d'El Daba, couvrant chaque mètre carré de ses coups de marteau-pilon. Si quelques obus tombèrent en dehors de la région visée, l'allongement graduel du tir devait fatalement aboutir à la destruction des objectifs.

Le destroyer sur lequel je me trouvais, frémissait convulsivement. La cadence du tir était devenue formidable. Nous subissions violemment les contre-coups de l'acier brûlant qui se détachait des flancs des bâtiments, projeté par d'énormes charges de poudre.

Tous les navires de l'escadre vidèrent leurs magasins de munitions contre El Daba. Chaque unité passait lentement devant la vision infernale qu'El Daba dessinait contre le ciel nocturne, lâchait ses salves, dépassait l'objectif, ensuite, rebroussant chemin après avoir viré de bord, semait mort et dévastation dans les rangs ennemis.

Quarante-deux minutes après l'arrivée de l'escadre devant El Daba, l'opération était terminée. Les batteries côtières n'avaient pas tiré une seule salve. Ce fait démontre que l'effet de surprise de cette action a été total.

Mille obus avaient été tirés. Les résultats de l'opération étaient on ne peut plus satisfaisants. Le commandant de l'escadre donna des ordres : « Cap sur notre base. A toute vapeur ! »

Majestueusement, glissant sur les flots qui reflétaient les lueurs des incendies qui ravageaient El Daba, les unités virèrent de bord, et s'éloignèrent en direction de l'Est.

L'aube se levait sur la base dévastée de Rommel. La poussée vers la vallée du Nil était compromise. L'action ennemie contre le secteur sud du front allait-elle être menée avec le mordant escompté ? Rommel a dû sûrement se poser cette question.



Le sourire aux lèvres, Larry Allen parcourt les pages passionnantes du recueil annuel publié par l'Associated Press.

L'ALLEMAGNE puise dans ses RESERVES

La puissance belligérante qui veut avoir la suprématie en combustible doit être la maîtresse des mers. Cette vérité est le résultat de la distribution des sources de pétrole, que la nature a créées avec une capricieuse inégalité en différents points du globe. Si l'on excepte le cas de la Russie, la production mondiale du précieux liquide doit être transportée par voie maritime. D'où l'importance décisive du rôle que joue, dans cette guerre, le navire pétrolier.

Le tonnage des bateaux-citernes, en service dans le monde, atteint un septième environ de la totalité des flottes marchandes. De cette fraction, l'Allemagne dispose de 2,2 pour cent. Selon les renseignements fournis par le Lloyds Register de 1939, la Grande-Bretagne et ses Dominions contrôlent 28,5 pour cent du tonnage mondial des pétroliers.

Plusieurs nations conquises par l'Allemagne possédaient des pétroliers : la Norvège, avec 18, 5 venait au troisième rang des nations disposant des flottes de bateaux-citernes. La Hollande atteignait une proportion de 4,7 pour cent. Mais la plus grande partie des unité hollandaises et norvégiennes, est aujourd'hui à la disposition des Alliés. Quant à l'Italie, sa flotte en pétroliers atteignait, au début des hostilités, 3,7 pour cent du total en service dans le monde.

En ce qui concerne le ravitaillement en pétrole, la position de la Grande-Bretagne est renforcée par la considération suivante : tout le combustible qui parvient dans les ports des Iles Britanniques est **déjà raffiné.** Ceci signifie qu'elle ne peut être atteinte que partiellement, par la destruction d'un pétrolier, ou bien d'un réservoir. Mais aucune installation de raffinage, sur le sol anglais, n'offre une cible importante à l'aviation ennemie.

Par contre, le pays de l'Axe, ou bien contrôlés par l'Axe, se trouvent dans une situation exactement contraire. La France par exemple, possède d'importantes raffineries. Depuis 1928, les dirigeants français avaient développé une industrie de raffinage capable de produire annuellement plus de 8 millions de tonnes de pétrole prêt à la consommation. En même temps, des stocks très importants furent accumulés sur le sol français, en vue de la guerre.

Aujourd'hui, réservoirs et établissements de pétrole situés en France, sont régulièrement martelés par les bombardiers de la Royal Air Force. D'autre part, la France a toujours négligé de construire une flotte importante de pétroliers. Elle a toujours compté sur les unités appartenant à d'autres nations pour assurer son ravitaillement en pétrole brut. L'occupation de la France n'a donc pas permis à l'Allemagne d'augmenter ses effectifs de bateaux-citernes.

LE PETROLE SYNTHETIQUE

Evidemment, le Reich s'est rendu compte, dès la déclaration de guerre, qu'il ne pouvait plus compter sur l'importation pour alimenter ses réservoirs d'essence. C'est pour cette raison que tous les efforts des dirigeants nazis ont tendu vers la création d'une industrie du pétrole synthétique, destinée à compléter le débit des champs pétrolifères se trouvant sous le contrôle allemand.

Mais du point de vue stratégique, l'Allemagne a, par cette politique, considérablement augmenté sa vulnérabilité. Sur tout son territoire, s'érigent actuellement d'immenses installations, couvrant des dizaines de kilomètres carrés, qui constituent autant d'objectifs de choix pour les bombardiers alliés.

L'Italie, de son côté, a fait des efforts semblables à ceux de son associée. Mais pour elle, le problème présentait encore plus de difficultés, vu qu'elle ne dispose pas de charbon, produit essentiel pour la fabrication du pétrole synthétique. Le gouvernement fasciste a voué une attention particulière aux puits qui furent prospectés en Albanie. Mais malgré une intensification à outrance des moyens d'extraction, la production albanaise n'a jamais excédé le dixième des besoins annuels de l'Italie en temps de paix.

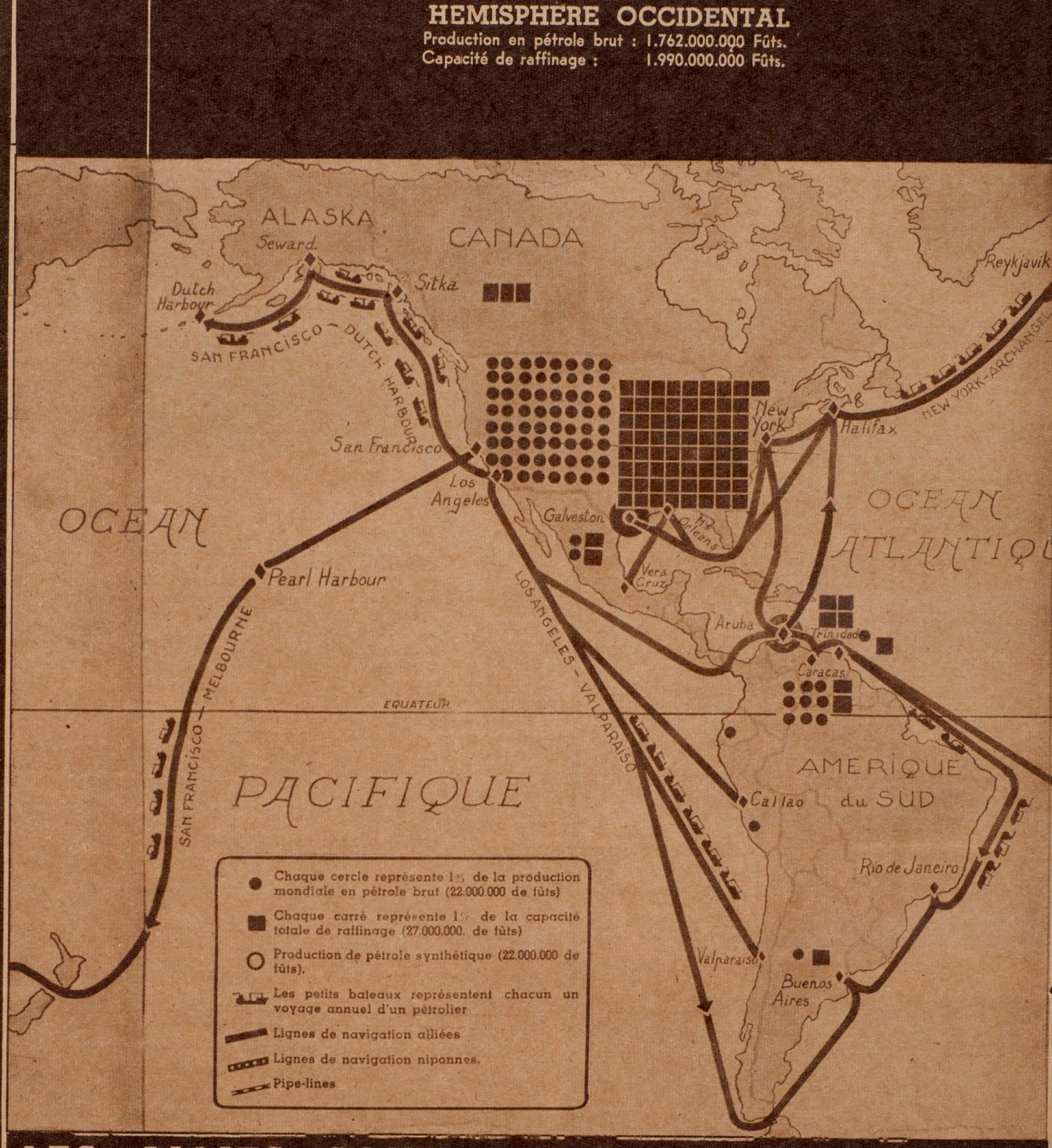
Il résulte de ce qui précède, que l'Allemagne n'est pas en mesure de se procurer des quantités consistantes de pétrole en exploitant les territoires conquis. L'agression contre la Russie démontre avant tout que, même de ce côté-là, les ravitaillements en combustible étaient loin d'être satisfaisants.

MENACE DE LA R.A.F.

La production pétrolière naturelle annuelle dont dispose le Reich, n'excédait pas, avant la mainmise sur les puits roumains, la quantité plus que modeste de 800.000 tonnes par an. En forçant considérablement le travail d'extraction, ce chiffre a pu être porté à 1.300.000 tonnes pour l'année 1941, mais c'est

(Lire la suite à la 4e colonne de la page suivante)

Toute force armée moderne, qui perd sa mobilité, est condamnée à la défaite et à l'extermination. Navires, avions, véhicules, principaux protagonistes du présent conflit, ont besoin d'incessantes transfusions de combustible. Le pétrole est leur sang. La victoire appartiendra incontestablement aux nations maîtresses de



LES ALLIES SONT TOUJOURS MAITRES DE

Cette carte démontre l'écrasante supériorité de l'hémisphère occidental et des Etats-Unis, en ce qui concerne la production mondiale de pétrole. Mais elle montré également les difficultés dues à la longueur des lignes de communications, difficutés que les Alliés ne surmontent que grâce à la construction toujours croissante d'un nombre considérable d'unités de transport par voie maritime et à leur maîtrise totale des mers.

Les cercles qui figurent sur la carte, désignent la production en pétrole brut. Les carrés se refèrent aux quantités de combustible raffiné. Chaque signe représente un pour cent de la production mondiale.

Il est clair que la supériorité des Alliés en ce qui concerne le pétrole réside principalement dans les moyens de transport. Les voyages des pétroliers sont marqués sur la carte. Chaque petit navire représente le nombre de traversées annuelles qu'un bateau-citerne peut effectuer d'un point à un autre.

La guerre a déjà fait disparaître quelque grandes lignes de communication, comme par exemple, celle qui va des Etats-Unis à Tokio.

ABADAN. Deuxième centre de raffinerie du monde. Capacité : 280.000 fûts par jour. Raffine les produits de l'Iran Central et de l'île de Bahrein.

ARUBA. Sur la mer des Caraïbes. C'est la plus grande raffinerie du monde, avec une capacité de production de 285.000 fûts par jour. Cette raffinerie dessert les champs pétrolifières du Vénézuéla où le pétrole riche en octanes abonde.

EUROPE OCCUPEE. Tout le pétrol produit dans ce continent est destiné à ravitailler la machine de guerre allemande. Les établissements de pétrole installés en Allemagne produisent une quantité de carburant synthétique presque égale à

La machine de guerre allemande s'est ébranlée vers le pétrole du Moyen-Orient et du Caucase. Si les poussées de la Wehrmacht réussissent, il est peu probable que le haut commandement allemand puisse tirer profit de la richesse pétrolière des régions qu'il essaye de conquérir. Britanniques et Russes ont une devise commune : « Si nous ne pouvons plus avoir de ce pétrole, l'ennemi non plus n'en aura pas. » Les Alliés seront prêts, le cas échéant, à incendier, à dynamiter les champs pétrolifères, à combler les puits avec des milliers de tonnes de ciment.

En matière de pétrole, les Alliés ont toujours été les « possédants » alors que les nations de l'Axe peuvent être définies comme les « non-possédantes ».

Même après avoir perdu les champs pétrolifères de l'Extrême-Orient, les Alliés contrôlent toujours 93% de la production brute mondiale du précieux liquide, 88% de son raffinage et 90% du tonnage mondial des navires pétroliers. En deux semaines de production normale, les Etats-Unis peuvent produire une quantité de pétrole suffisante pour combler les besoin du Japon pendant une année entière, même en temps de guerre. Les puits de Californie, qui sont moins importants que ceux du Texas, produisent à eux seuls plus de pétrole que toute l'Europe soumise au contrôle de l'Allemagne.

Les puissances de l'Axe, par contre, doivent faire la guerre en puisant dans les stocks constitués avant la guerre.

Bien avant la conquête des Indes néerlandaises, le Japon avait amassé des réserves suffisantes pour maintenir sa machine de guerre en marche pendant plus d'une année. Il semble que l'Allemagne dispose d'une quantité de combustible suffisante pour ses campagnes de 1942. Son ravitaillement en pétrole est fourni principalement par ses établissements de liquide synthétique et la production des puits roumains. Mais en admettant que

L'OR NOIR

EUROPE OCCUPEE	MOYEN-ORIENT	EXTREME-ORIENT
Production en pétrole brut : 54.000.000 Fûts Capacité de raffinage : 190.000.000 Fûts Production d'essence synthétique : 45.000.000 Fûts.	Production en pétrole brut : 312.000.000 Fûts Capacité totale de raffinage : 360.000.000 Fûts.	Production en pétrole brut : 84.985.000 Fûts Capacité de raffinage : 105.000.000 Fûts Production de pétrole synthétique : 10.000.000 Fûts.



LA PRODUCTION MONDIALE DU PETROLE

celle que donnent les puits de Roumanie.

AUSTRALIE. Produit une légère quantité de pétrole, mais son ravitaillement dépend surtout de l'importation.

CHINE. Sa production est infime et ne mérite pas une mention.

IRAK. Ses puits qui produisent plus de 4.300.000 tonnes de combustible par an, son les plus importants du Moyen-Orient.

MEXIQUE. Est riche en pétrole. De ses puits 5.700.000 tonnes sont extraites annuellement.

GALVESTON avec Houston, est le port d'embarquement de la production des champs du Texas. Ces seuls établissements produisent trois fois plus de pétrole que l'Europe Occupée entière.

INDE. Recevait une certaine quantité de combustible des champs de la Birmanie, actuellement détruits par les Anglais lors de la retraite.

JAPON. Ne dispose presque pas de production pétrolière... A dû, avant de commencer la guerre, constituer de gros stock, mais ne peut compter sur aucune importation.

INDES NEERLANDAISES. Sont actuellement sous l'emprise nippone. Malgré la destruction systématique appliquée par les Hollandais, les Japonais extraient actuellement une certaine quantité de pétrole des puits qu'ils ont conquis.

AMERIQUE DU SUD. Possède des richesses pétrolières seulement dans sa partie septentrionale. Equateur et Pérou sont les principaux pays producteurs. L'Argentine possède suffisamment de pétrole pour subvenir aux deux tiers de ses besoins.

U.R.S.S. Possède des gisements surtout dans la région du Caucase, entre la Mer Noire et la Caspienne. En Sibérie, le gouvernement soviétique a fait percer des puits et installer des raffineries, mais on ignore l'importance de ces établissements.

la Wehrmacht puisse remporter des succès décisifs dans le Moyen-Orient, les dirigeants allemands se trouveraient face au grave problème du transport du pétrole. Les voies de communication de l'Europe continentale sont déjà surchargées par une tâche qui dépasse leurs possibilités. Les quelques bateaux pétroliers que possèdent l'Allemagne et l'Italie ne pourraient que très difficilement se hasarder en Méditerranée.

Aujourd'hui on peut affirmer que l'Allemagne a pour objectif de priver les Alliés des sources de ravitaillement en pétrole au même titre qu'elle cherche à obtenir pour elle-même un nouvel apport du précieux liquide. Cette considération est actuellement plus importante que jamais.

La puissance industrielle des Etats-Unis, qui croît à chaque heure, jette dans la balance, des milliers d'avions et de tanks qui devront un jour gagner la guerre. Si les conquêtes de l'Axe, et l'action des sous-marins qui infestent les mers peuvent réussir à priver ces engins du liquide vital qui leur est indispensable, l'effet de la production massive de l'Amérique serait compromis.

Les Japonais ont déjà soulevé un problème en ce qui concerne le ravitaillement de l'Australie. Alors que naguère, le gouvernement australien trouvait le pétrole aux Indes Néerlandaises, aujourd'hui tous les chargements sont en provenance du Moyen-Orient ou des Etats-Unis. Pour ravitailler l'Australie, la Grande-Bretagne et l'Amérique doivent disposer de bateaux-citernes. Mais la maîtrise des mers que les Alliés n'ont jamais perdue dans les eaux qui conduisant à l'Australie leur a permis de maintenir le rythme du ravitaillement de ce continent en pétrole sans de grandes pertes sensibles pour le cours de la guerre. De plus les chantiers navals alliés travaillent jour et nuit à la construction de nouvelles unités pour remplacer celles que les sous-marins ennemis parviennent à détruire.

là un extrême qui pourra difficilement être dépassé. Les raffineries du Reich sont parsemées à travers les territoires occupés : Autriche et Tchécoslovaquie. Au total elles sont au nombre de 60, avec une capacité de raffinage de 3.500.000 tonnes annuellement.

Les établissements pour la production de l'essence synthétique existent partout à travers le Reich. La matière première est le charbon, dont cinq tonnes donnent une tonne de pétrole. En 1940, on a estimé la production allemande de pétrole synthétique à 2.500.000 tonnes. Les principaux centres de fabrication étaient les suivants : Leuna, avec une capacité de production annuelle de 400.000 tonnes. Gelsenkirchen, 300.000 tonnes; Bottrop, 200.000 tonnes; Magdebourg 150.000 tonnes; Bohlen, 150.000 tonnes; Oppau, près de Ludwigshafen, 190.000 tonnes et Wesslingen (Cologne) 150.000 tonnes.

A cette énumération, il faut ajouter le grand établissement en voie d'achèvement, à Poltz, sur la mer Baltique, destiné à produire 350.000 tonnes en 1941 et 1.000.000 de tonnes en 1942. On ignore les résultats réels obtenus dans ces usines.

Toutes ces installations ont été régulièrement bombardées et atteintes par les bombardiers britanniques. Si d'une part leur étendue rend leur destruction totale difficile, il n'en demeure pas moins qu'une seule bombe, atteignant une section vitale d'un établissement de pétrole synthétique, peut arrêter la production pendant un certain temps.

Tout ceci explique la nécessité, ressentie par les dirigeants allemands l'année dernière, de s'assurer une mainmise totale sur les puits roumains avant de déclencher l'attaque contre l'U.R.S.S.. Les bombardements intensifs des établissements de pétrole synthétique, ont **obligé** l'Allemagne à se ménager d'autres sources de ravitaillement. L'une des conséquences, presque immédiates de la déclaration de guerre à la Russie, fut le bombardement, de la part de l'aviation soviétique, des puits de pétrole roumains. Ploesti, le principal centre productif, le port de Constanza, dans lequel se trouvaient des bateaux chargés à destination de l'Italie, les rives du Danube encombrées de chalands pleins de fûts, furent durement battus par les bombes russes. Ces raids furent maintenus pendant plusieurs nuits de suite, ainsi que des attaques diurnes menées sur une grande échelle.

Depuis qu'elle a attaqué la Russie, l'Allemagne a dû faire usage d'une quantité énorme de combustible. La politique de « scorched earth », employée systématiquement par les Russes, les attaques continuelles des guerilleros sur les arrières des Allemands ont mis ces derniers devant de sérieuses difficultés. La destruction systématique de toutes les voies ferrées couvrant le territoire occupé par l'ennemi a rendu nécessaire le transport de tous les ravitaillements destinés aux armées nazies, par véhicules motorisés. Et dans certaines circonstances les envahisseurs ont été obligés d'assurer leurs transports uniquement par voie aérienne. S'imagine-ton ce que tous ces efforts ont dû coûter à l'Allemagne en combustible ?

L'INVASION DE LA RUSSIE

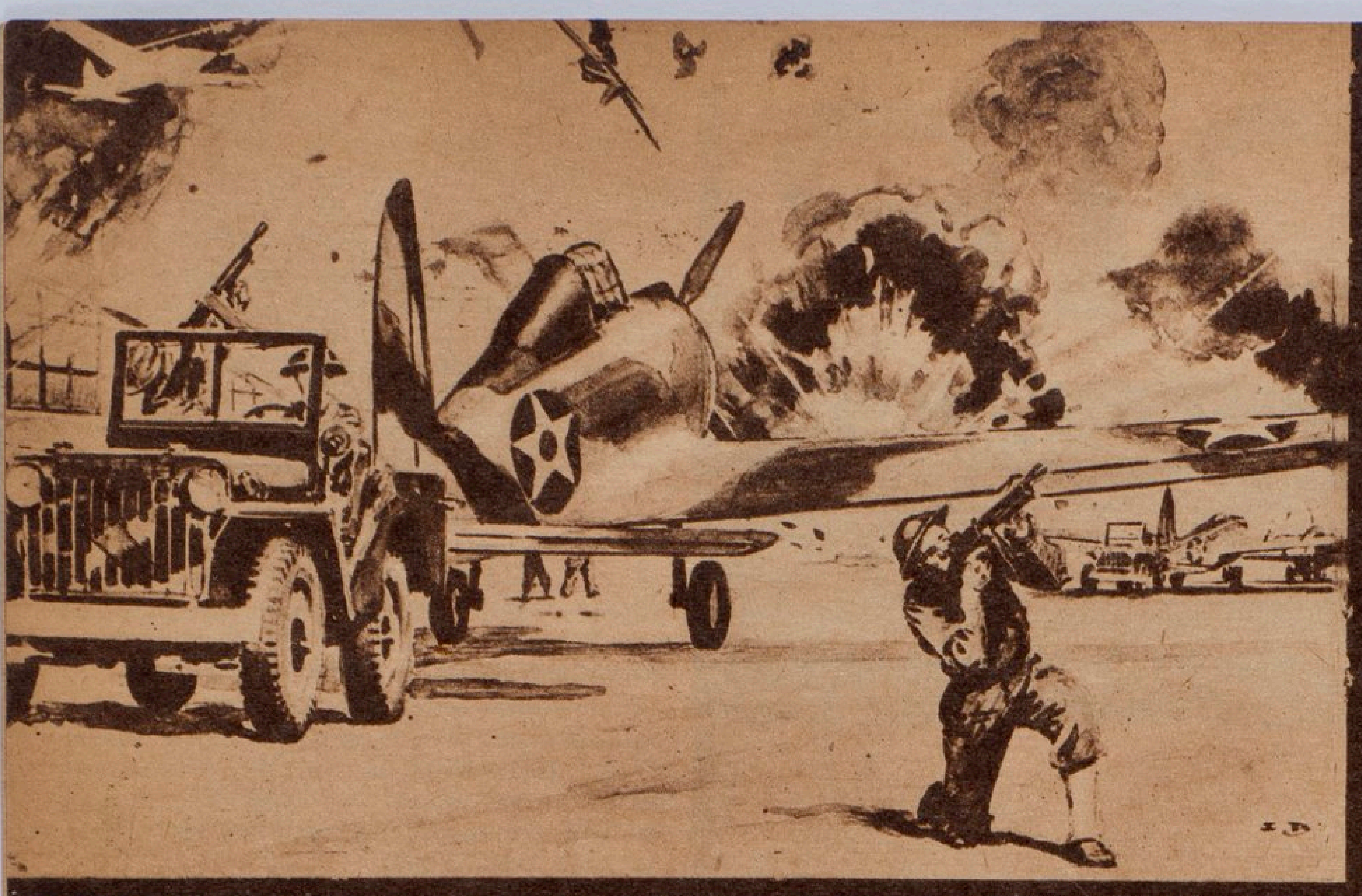
Il n'est pas hasardeux d'affirmer que l'Allemagne s'est trouvé obligée d'attaquer la Russie, pour la raison primordiale qu'elle constatait que ses réserves diminuaient à une cadence inquiétante. Juste avant le 22 juin 1940, un économiste allemand déclarait dans le « Deutsche Allgemeine Zeitung » :

« L'Allemagne dispose encore de certaines réserves en matières premières d'importance vitale. Mais pour pouvoir conserver ses stocks intacts, et pour pouvoir les augmenter, elle sera obligé d'étendre ses conquêtes territoriales. C'est une question vitale pour nous, de pouvoir contrôler toutes les matières premières de l'Europe, et c'est pour cette raison que nous nous sommes emparés de la Norvège et des Pays-Bas, que nos armées sont allées jusqu'à Brest et jusqu'à Salonique. Notre capacité de poursuivre la guerre ne réside pas seulement dans la possession des ressources de l'Europe continentale. Elle exige la possibilité pour nous, d'être pleinement et abondamment ravitaillés par la Russie. **A l'heure actuelle nous sommes déjà obligés de puiser dans nos réserves.** Nous devons tout faire pour combler les vides ainsi créés dans nos stocks. Tout doit être entrepris, afin que nous ne perdions pas l'avantage initial que nous avions au commencement de la guerre. »

Les réserves auxquelles fait allusion l'économiste allemand comprennent le caoutchouc, le coton et surtout le pétrole.

Les exigences de la guerre mécanisée, les attaques incessantes de l'aviation alliée ont sérieusement entamé ces stocks.

Est-il possible que l'Allemagne, mise devant une menace terrible, la carence en combustible, ait tout jeté dans la balance, brûlant ses dernières réserves de pétrole afin de s'assurer de nouvelles sources d'or noir ? Peut-être cette considération est-elle optimiste, mais elle expliquerait d'une façon bien significative la double poussée vers les puits du Moyen-Orient et du Caucase, que les Allemands ont déclenchée au début de cet été, et qu'ils veulent maintenir dans toute sa violence malgré les lourdes pertes qu'ils essuient en hommes, en matériel, et surtout en pétrole.



Voici le véhicule nain remorquant un avion au cours d'une attaque ennemie et le mettant vite à l'abri des bombes destructrices.



A travers le désert immense les Jeeps font aussi office de réservoirs d'essence pour ravitailler tanks ou avions.



Le Jeep établit des têtes de pont sur une rivière pour le passage des tanks et des troupes d'invasion.

Des bombardiers ennemis ataq
ports sont repoussés par les c
sur les véhicules



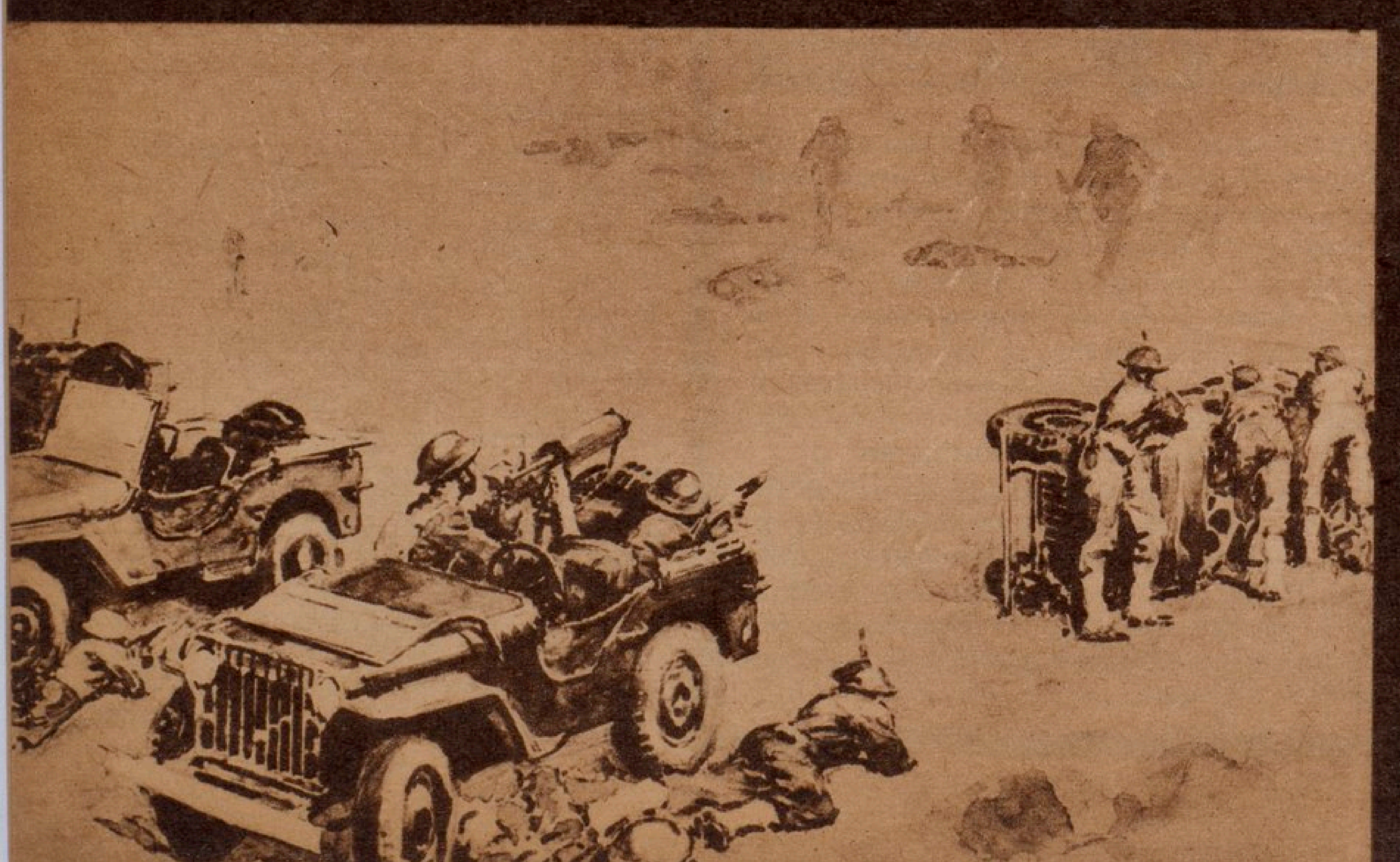


Le Jeep

auto aux services multip

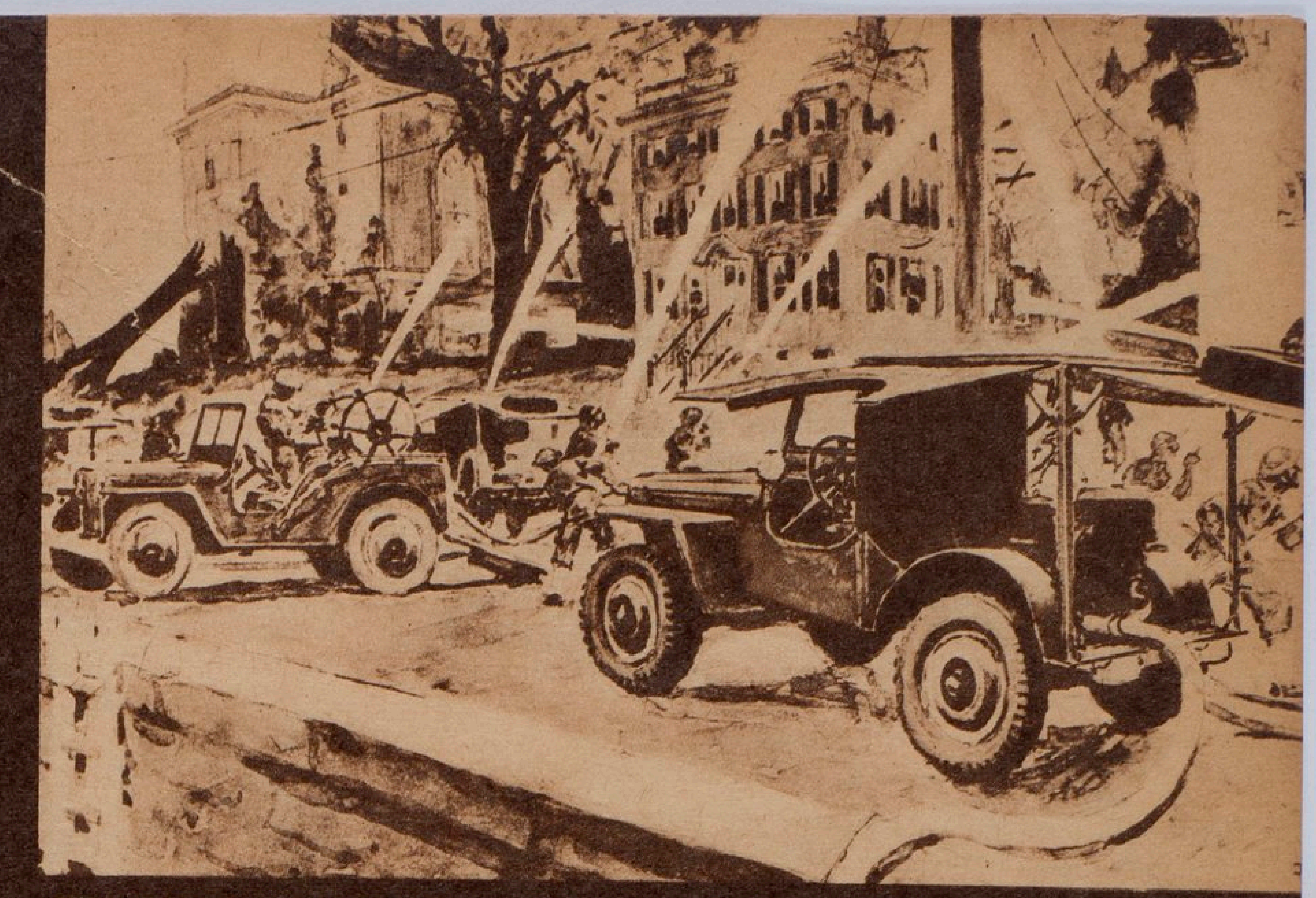
Pour une attaque-surprise, l'emploi du Jeep, qui transporte des mitrailleuses est tout indiqué.

Ayant mené une chasse efficace contre des parachutistes il fonce comme une torpille géante sur les soldats ennemis.

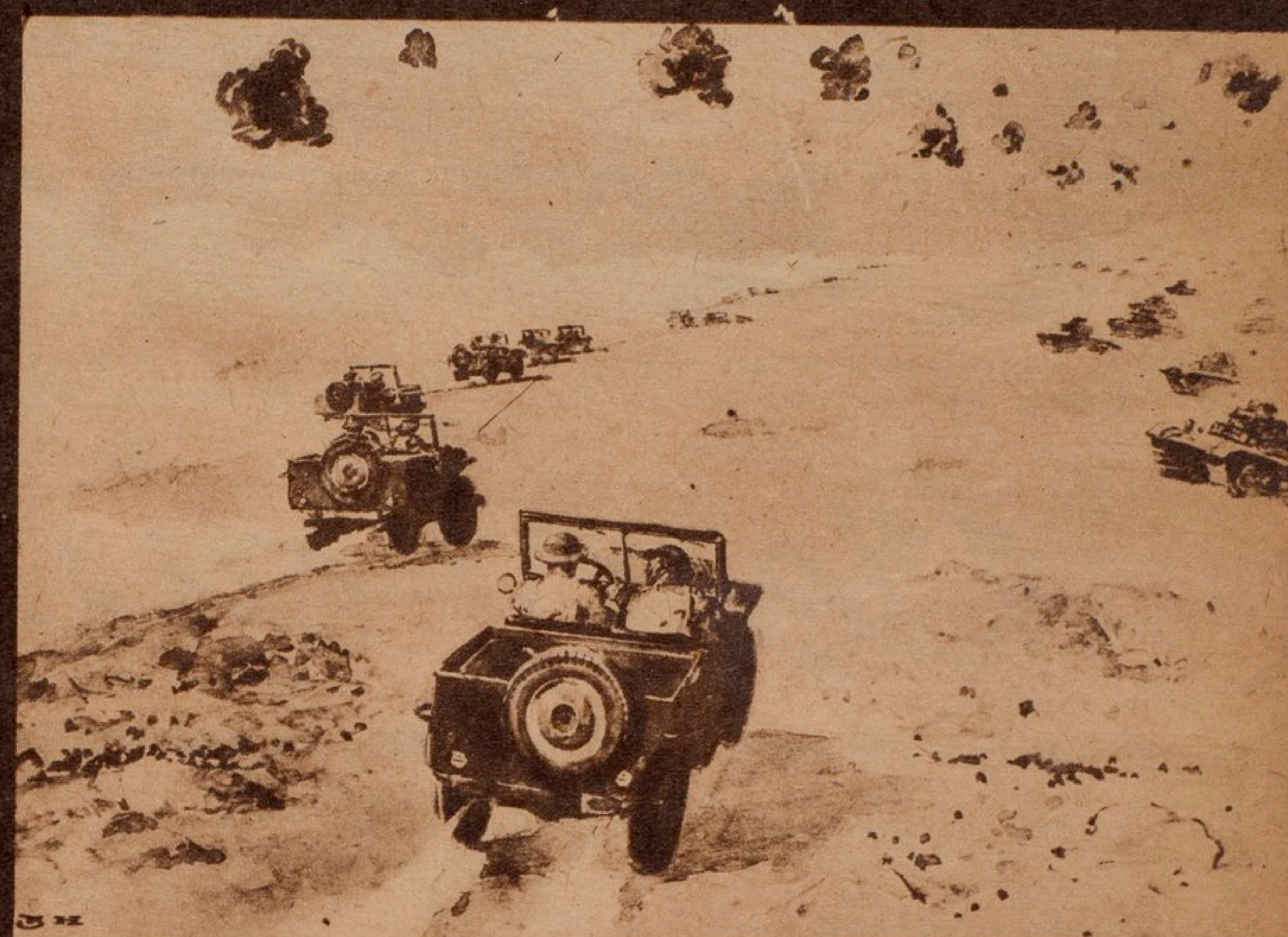








Un incendie a éclaté quelque part. Des Jeeps se chargent d'apporter sur les lieux du sinistre pompes et appareils d'extinction.



...attaquant des bateaux de trans-... les canons antiaériens installés ...cules minuscules.

Un poste téléphonique doit être installé rapidement sur une partie avancée du front. Le Jeep a vite fait de transporter câbles et fils.

D'épais écrans de fumée sont lancés par les Jeep devant les canons ennemis pour couvrir l'avance des tanks.

...ples

Que de fois, en voyant ces autos miniscules traverser nos rues, ne nous sommes-nous pas demandés: "A quoi sert donc ce petit véhicule curieux et qui semble pouvoir s'infiltrer partout ?". Comme on le verra par nos dessins, le Jeep sert à plusieurs usages et rend des services très appréciables dans les rangs de l'armée. Pouvant tout aussi bien transporter des mitrailleuses de dimensions diverses il sert, sur les premières lignes du front, à véhiculer des canons antitanks. Il fait aussi la chasse aux parachutistes ennemis, peut servir de perce-neige et, à travers les forêts les plus épaisses, passer entre les arbres avec une facilité déconcertante. C'est le véhicule passe-partout idéal dont peut s'enorgueillir l'armée américaine.





L'auto passe-partout, transformée en véhicules perce-neige, frayant un passage praticable aux troupes de combat.

Cette auto-ambulance n'est autre qu'un Jeep dont les usages multiples qui en fait rend des services appréciables.





Un raid sur les concentrations de troupes ennemies, d'après un dessin exécuté par l'auteur de « Ils volèrent à travers les sables », le Squadron-Leader G.W. Houghton, à qui l'on doit les croquis qui illustrent cet article.



La coquetterie ne perd pas ses droits dans le désert et la coupe des cheveux se pratique en plein sable.

Il évoquait continuellement les beaux jours où il abattait des Savoia et des CR42, avec de vieux camarades.

Pete s'en alla à Tobrouk, et prit la tête de ce qui restait d'une escadrille de combat à la renommée fameuse. Il y avait encore deux « vieux » aviateurs qui avaient joué un rôle dans la tragédie française : « Scotty » et Dickie Martin. Ce dernier était un individu remarquable. Il avait l'air d'un adolescent de 17 ans, et se fâchait tout rouge quand quelqu'un relevait son aspect juvénile. Mais son tableau de chasse était riche d'une douzaine d'appareils ennemis abattus, et officiellement reconnus. En France, il avait été abattu et avait effectué une descente en parachute au-dessus du Luxembourg. Il réussit à s'évader ; on l'appela depuis « Le prisonnier du Luxembourg ». L'une des excentricités de Dickie, était de marcher avec une canne. Certains disent qu'il la prenait même dans la carlingue.

Le jour de l'arrivée de Wykeham-Barnes à Tobrouk, l'ennemi attaqua. Les célèbres Stukas avaient fait leur apparition en Afrique, et en cette occasion, « Pete » en abattit un. Mais lui-même fut atteint. Il sauta, et eut la chance d'atterrir sans plus grand dommage qu'une cheville démise. « Je connais ces messieurs, dit Pete dont ce n'était pas le premier saut ; je ne les laisserai pas me canarder comme un gibier facile. » Avec cette idée en tête, il n'avait ouvert son parachute qu'à soixante-dix mètres du sol.

Au cours de cette même après-midi, Litolf abattit également un Stuka.

Litolf, Denis, et Pompéi étaient trois Français libres qui avaient rejoint l'escadrille au désert. Ils venaient de Syrie. Litolf est un pilote de première qualité qui peut se vanter de 3.000 heures de vol. En France, il était toujours choisi pour promener des généraux et des personnages officiels. Pompéi avait été un politicien

Ceux qui volèrent à travers le Sable

UN OFFICIER DE LA R.A.F. PARLE DE LA GUERRE DANS LE DÉSERT...

« Ils volèrent à travers les sables » n'est pas le premier livre du Squadron-Leader George W. Houghton. Ecrivain de talent, il a déjà fait paraître, en Grande-Bretagne, plusieurs ouvrages qui ont rencontré la faveur du grand public.

— Mon éditeur londonien m'avait demandé à plusieurs reprises de composer un ouvrage sur la guerre aérienne dans le désert occidental, déclare-t-il. Pendant deux ans, j'ai partagé la vie des pilotes, des équipages, du personnel de terre de la R.A.F. du Moyen-Orient. J'ai assisté à toutes les manifestations de la grandeur d'âme dont peut être capable un être humain, accomplies simplement, comme si l'héroïsme chez ces hommes était une chose tout à fait naturelle.

George W. Houghton a écrit ce livre admirable en cinq semaines. Mais la conception de l'œuvre le hantait déjà depuis longtemps. Aussi modeste que les hommes avec lesquels il a vécu, il nous dit :

— Je n'ai pas essayé, en publiant « Ils volèrent à travers les sables » de donner au public un rapport étendu sur les activités de la R.A.F. dans le Moyen-Orient. Mon but est atteint, si j'ai réussi à évoquer tant soit peu l'atmosphère de cet immense champ de bataille qu'est le désert, et peut-être à révéler un coin de l'âme de ceux qui volent et combattent dans cette immensité.

Lorsqu'il parle de ses camarades de la R.A.F., ses yeux brillent.

— Oui, je regrette beaucoup d'être enchaîné, ici, au Caire. J'ai la nostalgie du désert, je voudrais bien y retourner. Je n'y retrouverais certainement que très peu de mes anciens camarades. Les effectifs aériens changent continuellement, mais quelques « vieux de la vieille » sont encore là, infligent des coups terribles à l'ennemi, faisant profiter leurs camarades de leur expérience.



« Et puis, j'ai parcouru le terrain entre le Delta et Benghazi un si grand nombre de fois, que ma curiosité s'est émoussée. Lorsque nos troupes déclencheront la grande offensive, j'espère pouvoir être de nouveau dans le désert, et commencer mes activités avec la R.A.F. à partir de Benghazi, jusqu'à la frontière tunisienne. Je veux voir du pays... »

L'ouvrage du Squadron-Leader Houghton a été publié en Egypte. La première édition est déjà épuisée, et l'éditeur en prépare une seconde. A Londres et en Amérique, des éditions sont sur le point d'être publiées.

Des notes griffonées à la hâte sur des morceaux de papier, des enveloppes, sur le dos de formulaires de télégramme. Des fragments relatant toute une épopée, sont présentés au public des quatre coins du monde. « Ils volèrent à travers les sables » naquit dans le désert. L'œuvre s'épanouit aujourd'hui dans les grandes capitales.

Nous sommes heureux de présenter à nos lecteurs quelques extraits que nous avons tiré de ce beau livre.

« Je ne suis pas un partisan de ceux qui inculquent la religion à coups de marteau, mais pour une fois, je dirai des grâces au petit déjeuner. » Ainsi parla un matin, le Père Cox, Chapelain de la Royal Air Force, aujourd'hui décédé. Pendant toute la nuit précédente, nous avions subi les assauts répétés de l'aviation ennemie.

Le « Padre » avait été avec nous depuis le début. Toujours, il manifestait une bonne volonté courageuse et inépuisable, soignant les blessés, organisant des concerts pour égayer les heures monotones que vivaient les hommes. Lorsque le Quartier Général de la R.A.F. était établi à Barce, nous pourrissions dans l'ennui. La revue de music-hall du Padre, intitulée « La Poppeta de la Belle Barce » eut un grand succès. Le Chapelain travailla comme un damné pour monter ce spectacle. Il organisa décors, mise en scène et interprétation. Il alla jusqu'à demander aux colons italiens de la région de bien vouloir autoriser leurs femmes et leurs filles à monter un chœur.

Un jour, à El Adem, l'ennemi bombarda par erreur un millier de ses soldats prisonniers. Cox fut le premier en action. Il se dépensa pendant des heures, soignant les blessés, assistant les mourants, et aidant à l'identification des morts. Il organisa un service d'enterrement et n'arrêta pas son labeur, même lorsque les Savoia revinrent sur ce qu'ils croyaient être une concentration de nos troupes.

A Tobrouk, il officiait dans l'école italienne, près de l'Albergo. Souvent, il refusait du monde.

Puis, un jour, après être demeuré pendant des semaines dans la ville assiégée, il se laissa convaincre à prendre quelques jours de repos. Il prit place dans un Blenheim. Cinq minutes plus tard, les Messerschmidt survenaient. Toute la garnison de Tobrouk assista à la destruction de l'avion britannique qui s'engloutit en flammes dans les flots bleus de la Méditerranée. Aucun des occupants de l'avion ne put être sauvé.

PETE ET SON ESCADRILLE

L'aviation ennemie avait beau jeu contre Tobrouk, à l'époque. Non seulement l'ennemi pouvait apercevoir chacun de nos appareils qui décollait, mais tous nos terrains d'atterrissage étaient à portée de son artillerie. Les bombardiers en piqué arrivaient par douzaines, et nos pilotes de chasse pouvaient difficilement prendre l'air pour les intercepter.

En ce temps-là, « Pete » Wykeham-Barnes commandait l'aviation de combat de Tobrouk. J'eus l'occasion de bavarder quelque temps avec lui, avant qu'il n'allât prendre possession de son commandement. Nous étions de vieux amis. « Pete » était enchanté de son nouveau poste. Pendant six semaines, il avait effectué ce qu'il appelait « un travail de termite » à Héliopolis. Cette station à l'arrière ne lui convenait guère.

dans la vie civile. Son aspect physique était conforme à sa profession. Gros et gras, il était le seul Français de l'escadrille qui avait pris la peine d'apprendre l'anglais.

"FROMAGE"

Pendant l'été de 1941, en attendant la grande attaque, la R.A.F. avait deux tâches principales à accomplir. Premièrement escorter les convois qui allaient ravitailler Tobrouk. Deuxièmement, marteler Benghazi aussi souvent et aussi fortement que possible. Quatre-vingts pour cent des ravitaillements ennemis arrivaient dans ce port.

Les aérodromes de bombardement se trouvaient à plus de neuf cent milles de Benghazi. Chaque opération équivalait à un voyage aller retour Londres-Varsovie.

Les « lourds » atterrissaient sur un terrain du désert pour refaire le plein, et souvent, vers cinq heures du matin, j'allais voir les pilotes de retour d'un raid, dans le but de recueillir leurs récits.

Dès le matin, les appareils de reconnaissance à long rayon d'action allaient survoler Benghazi, et chaque fois que leurs photos décelaient, dans le port, la présence d'un navire qui n'y était pas la veille, les Wellington s'envolaient dès la tombée de la nuit.

L'un des pilotes de bombardement s'appelait Lemon. « Fromage » pour ses amis. Fromage avait déjà gagné sa D.F.C. pour une audacieuse attaque à basse altitude, menée sur Anvers. Il aimait beaucoup les opérations de bombardement qu'il considérait comme des plaisanteries. Je l'ai entendu un jour faire le rapport suivant, relatant les événements d'une nuit particulièrement glaciale : « Nous frappâmes quelque chose qui commença à brûler avec une belle flamme chaude, dit-il. L'ennemi à Benghazi a eu plus de chance que nous. Il a pu au moins se réchauffer. »

Une autre fois, l'objectif était un bateau-citerne que nos observateurs avaient aperçu, amarré au long du môle de Juliana. Dans les photographies, le bateau semblait un fuseau allongé. Après une observation minutieuse, on reconnut en cette unité un outillage flottant pour pomper le pétrole qui arrivait dans les bateaux-citernes.

Une opération de grand style fut décidée. Il fallait voir les équipages lorsqu'ils rentrèrent. Ils avaient réussi au moins un coup direct. Il y eut une explosion tellement violente que l'appareil qui se trouvait à l'altitude la plus basse en fut violemment secoué. L'incendie qui se développa était encore visible à soixante milles de distance. Le lendemain, l'aviation de reconnaissance confirma les dégâts et rapporta des photos sur lesquelles l'incendie était parfaitement visible. Le bateau-réservoir brûla encore pendant quatre jours, ensuite il disparut sous l'eau.



Le mitrailleur « Lofty » a le souci de garder sa mitrailleuse en bon état de fonctionnement.

"BUTCH" ET SON MITRAILLEUR

Les aviateurs de reconnaissance sont tous des types formidables. Ils employaient pour leurs vols, des Maryland américains, rapides et bien armés. Leur tâche consiste à rapporter des renseignements et non pas à engager des combats. Ils devaient, en cas d'attaque, se contenter de répliquer au feu de l'adversaire, mais en même temps essayer de se dérober. Mais quel est le commandant d'escadrille qui peut réprimander le pilote qui arrive à l'aérodrome, se présente devant lui en compagnie des membres de son équipage et lui dit avec un sourire : « Je regrette mon commandant, mais nous venons de détruire environ trente appareils ennemis posés sur l'aérodrome de Benina. » C'est l'exploi dont l'auteur s'appelle « Butch » Lewis.

Le Lieutenant Lewis est un Canadien d'Alberta. Au commencement de la guerre, il a servi en France. Lorsqu'il rejoignit une escadrille de reconnaissance à longue distance opérant dans le désert, il retrouva l'équipage qui avait, avec lui, survolé l'Allemagne. Son mitrailleur s'appelait Lofty Hayes. Il avait une seule obsession ; le parfait fonctionnement de son arme, un seul ennemi : le sable qui s'infiltrait sournoisement dans le mécanisme délicat de sa mitrailleuse malgré toutes les précautions de Lofty. Finalement, il trouva une solution. La nuit, il emportait sa mitrailleuse avec lui, dans son lit, et la gardait sous les couvertures.

Butch avait reçu l'ordre d'aller prendre des photos de Benghazi. L'aérodrome de Benina se trouve à une vingtaine de kilomètres du port. Au moment où l'avion de Butch arriva au-dessus du terrain, un spectacle étrange s'offrit aux yeux des aviateurs britanniques. Une centaine de JU 52, avions affectés au transport des troupes, étaient posés sur le sol, l'un à côté de l'autre. Les yeux de Butch faillirent lui sortir de la tête. « Qu'en dites-vous, les gars, cria-t-il dans son microphone, on y va ? » Je ne sais pas s'il attendit une réponse. Le fait est qu'il fit piquer son appareil vers le sol. Un réseau serré de balles de mitrailleuses balaya l'aérodrome d'un bout à l'autre. Butch avait amené son avion si bas, que le mitrailleur put placer ses projectiles dans les hangars. Les soldats allemands, affolés par cette attaque inattendue, couraient dans tous les sens...

SAUVETAGE EN MER

Dans un hôpital du Delta, j'ai rendu visite à trois sergents aviateurs qui souffraient de brûlures graves, dues à une exposition prolongée au terrible soleil d'Afrique. Pendant onze jours, ils avaient vécu sur un frêle canot en caoutchouc, s'en allant à la dérive sur la Méditerranée. Je recueillis leur récit.

L'un des moteurs de leur avion s'était arrêté, et le pilote avait été obligé de tenter un amerrissage de fortune. L'appareil ne flotta pas longtemps, l'équipage fut obligé d'embarquer sur le canot de sauvetage. L'été battait son plein, un soleil de feu, se réverbérant dans les eaux claires, leur brûlait les yeux comme un paquet d'aiguilles portées au rouge. Pour toute provision, les cinq hommes possédaient quelques litres d'eau, qu'ils rationnèrent à raison de deux cuillerées à thé par tête et par jour, neuf biscuits, un peu de chewing gum et de chocolat.

L'homme qui me racontait cette odyssée, était couché, sa figure rouge comme une tomate faisant un contraste saisissant avec la blancheur du coussin. C'était un écossais, et il me confia qu'il devait son endurance au fait qu'il s'était nourri, étant enfant, exclusivement d'avoine. La plaisanterie déchaîna un rire général, mais l'un des trois sergents gémit aussitôt de douleur. Le rire lui faisait craqueler ses lèvres et ses joues desséchées comme du vieux parchemin.

— Le temps passait lentement, reprit mon interlocuteur. A la tombée de la nuit, nous étions au paradis, mais l'aube suivante nous replongeait dans l'enfer.

Une nuit, ils entendirent un bourdonnement d'avions. Peut-être étaient-ce des Wellington qui rentraient d'une opération menée sur la Grèce ? Les hommes du canot lancèrent une fusée. Les appareils étaient des Junkers qui volaient vers Alexandrie. Ils perdirent aussitôt de l'altitude et s'approchèrent du canot. Résignés, les hommes attendirent la rafale. Mais les ombres menaçantes passèrent au-dessus d'eux sans tirer un seul coup de mitrailleuse. Les rescapés respirèrent.

La teinture jaune, que les canots répandent autour d'eux pour colorer l'eau et attirer ainsi l'attention des aviateurs semblait exercer un attrait particulier sur les requins. Leurs longs museaux pointus apparaissaient constamment tout près de l'embarcation. Mais la présence des monstres n'empêchait pas les hommes de se baigner quatre ou cinq fois par jour. Ils savaient qu'en plongeant leurs corps dans l'eau le plus souvent possible, ils sentiraient moins les tortures de la soif.



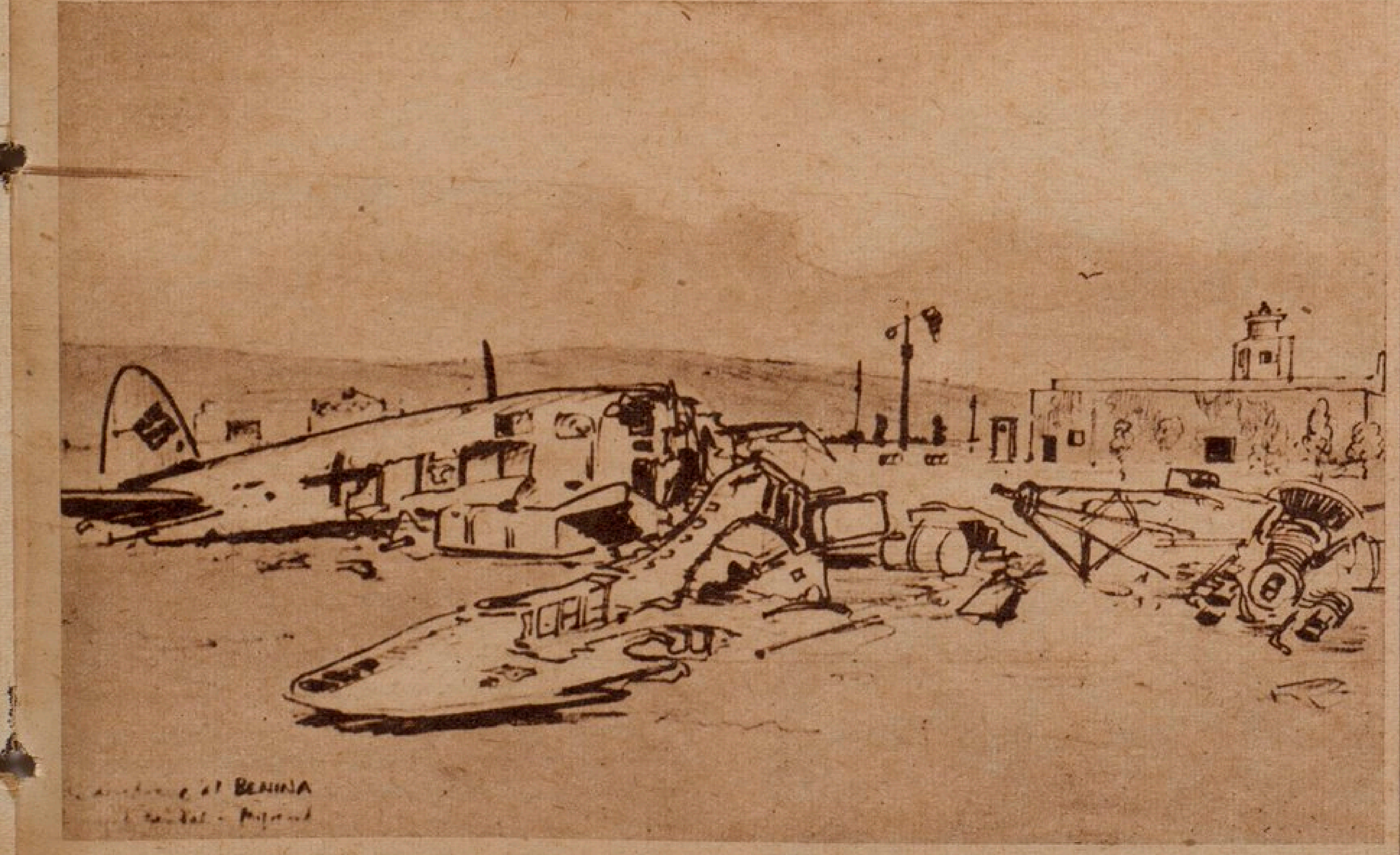
Un jeune pilote de la R.A.F. : un brave.

Les jours passèrent, et chaque heure qui s'écoulait diminuait les chances de sauvetage. Le onzième jour, l'un des naufragés aperçut des navires à l'horizon. Il réveilla les autres et leur montra les panaches de fumée qui s'échappaient des cheminées de trois destroyers. Graduellement les navires s'approchèrent. Tous commencèrent à lancer des appels désespérés. Mais ils ne réussirent pas à attirer l'attention des navires. Deux hommes quittèrent leurs bottes et plongèrent dans l'eau. Ils voulaient essayer d'atteindre les bateaux à la nage. Bientôt, les autres les perdirent de vue. Puis, soudain, les destroyers s'éloignèrent. Les deux nageurs étaient perdus.

Plus tard, dans la même journée, deux avions firent leur apparition dans le ciel. L'un d'eux s'abaissa considérablement et laissa tomber un paquet. C'était une bouée de sauvetage à laquelle était attaché un petit colis contenant des cigarettes, une bouteille d'eau et du chocolat.

Un appareil demeura au-dessus du canot pour ne pas le perdre de vue. L'autre vira de bord et se dirigea vers Alexandrie pour alerter les autorités navales.

Le soir, les hommes du canot étaient sauvés.

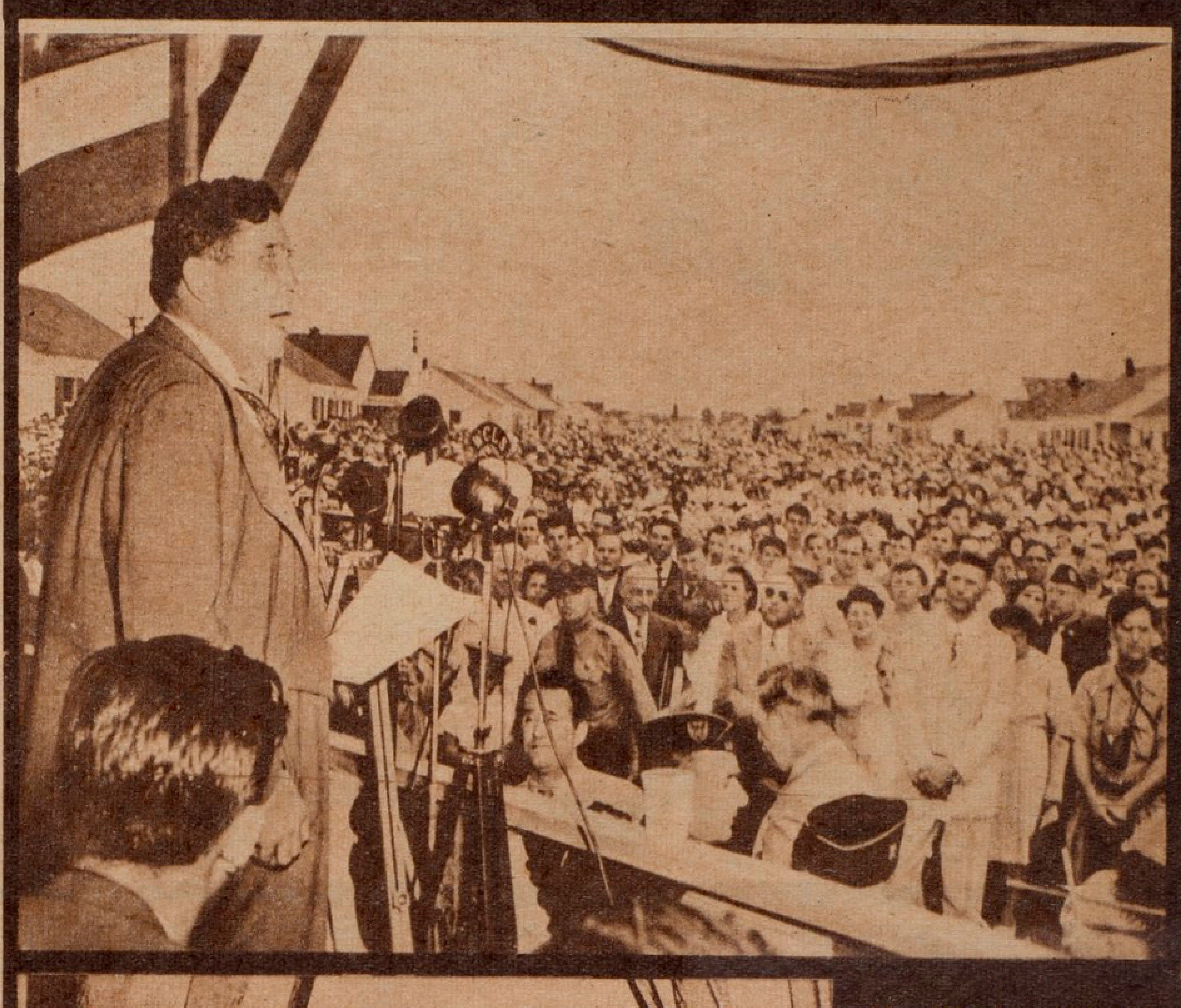


Un avion allemand détruit à l'aérodrome de Bénina.

DETRUITE EN TCHECOSLOVAQUIE PAR LA GESTAPO

LIDICE «RESSUSCITE» EN AMERIQUE

A la suite de l'assassinat de Reinhard Heydrich, chef de la Gestapo en Tchécoslovaquie, les Allemands en mesure de représailles firent raser complètement le village de Lidice où l'attentat avait eu lieu, le réduisant à néant. Les habitants d'un petit centre de l'Illinois, dont la majorité est d'origine tchécoslovaque, ont voulu ressusciter en Amérique leur ville défunte qui restera comme le symbole de l'héroïque résistance de leur pays. Voici quelques vues dd l'inauguration de la nouvelle Lidice d'Amérique.



M. Wendell Willkie prononce un vibrant discours, devant une foule émue, lors de l'inauguration de la ville de Lidice en Amérique.



Voici le monument commémoratif qui a été élevé dans la Lidice américaine en souvenir des habitants de la Lidice tchécoslovaque tués par représailles.



Au cours des cérémonies inaugurant la nouvelle ville de Lidice, dans l'Illinois, des Tchécoslovaques en costumes nationaux organisèrent à travers les rues une parade des plus pittoresques.

Toutes les semaines un camion quitte Le Caire à destination du front. Vivres et rafraîchissements sont distribués aux soldats qui se régalent à qui mieux mieux.

Chaque semaine un gros camion du

KUMANGUETIT

apporte aux soldats du désert journaux, boisson, tabac...

Des camions qui partent, vers la ligne de feu, chargés de cigarettes, de tabac, de bière, de limonades, de cakes, d'œufs, de fruits, de moustiquaires. Ils vont apporter aux soldats du front un peu de réconfort, des livres, des magazines, quoique face à l'ennemi on ne dispose guère de temps pour s'adonner à la lecture. Tous les jours, depuis deux ans et trois mois, le Kumangetit accomplit son œuvre discrète mais combien méritoire.

C'est en juin 1940, que cette organisation vit le jour. Un correspondant de guerre, Kenneth Anderson, rentrant d'une tournée dans le Désert Occidental, donna, à la radio, un compte-rendu de sa randonnée. A la fin de sa causerie, il suggéra la création d'une œuvre destinée à apporter un peu de confort aux hommes qui sont en première ligne, qui doivent se nourrir des semaines entières de conserves, et qui n'ont pas la possibilité de s'acheter des vivres, des boissons ou du tabac. La suggestion de Kenneth Anderson fut immédiatement approuvée par Mrs John Mariott et Mrs. Jeoffrey Fielden qui organisèrent les premières souscriptions. Les donations affluèrent, abondantes et, bientôt, les camionnettes à l'appellation familière de « Kumangetit » (une contraction de l'expression anglaise « come and get it » qui signifie « venez le prendre ») commencèrent à parcourir les arrières du font dans tous les sens, à la recherche des unités auxquelles les ravitaillement étaient destinées.

En octobre 1940, le directeur de l'Egyptian State Broadcasting, et Mme Fergusson eurent une idée originale. L'œuvre du « Kumangetit » pouvait être alimentée par des souscriptions régulières, dont le montant aurait été déterminé... par le nombre d'avions ennemis abattus chaque mois. Tous les trente jours, les autorités militaires britanniques communiquent à l'œuvre une liste officielle qui donne le chiffre des appareils abattus sur les différents théâtres de la guerre.

Pour chaque appareil détruit, les souscripteurs sont tenus de payer un millième au « Kumangetit.

Nous arrivons au siège de l'organisation, juste à temps pour assister à un départ hebdomadaire. Deux cents kilos de cake, 2.400 œufs, des caisses contenant des bouteilles de bière, de gazeuze, des paniers pleins de nourriture, des paquets de journaux, sont chargés sur un gros véhicule qui partira tout à l'heure pour El Alamein.

Mrs. Fielden nous explique comment fonctionne le « Kumangetit ». Toutes les semaines, un gros camion quitte Le Caire, à destination du front. En un point établi à l'avance, il doit rencontrer trois camionnettes qui se chargent ensuite de distribuer ces vivres et les objets aux différentes unités. Suivant les informations du Quartier général, ces véhicules doivent se rendre jusqu'aux premières lignes, et ne rentrent qu'une fois leur tâche accomplie.

La même opération se répète continuellement. Les conducteurs des camionnettes se relayent chaque mois. La plupart des véhicules ont été fournis par l'armée, sauf deux voitures achetées par le « Kumangetit » lui-même, une offerte par les femmes de Birmanie, et une autre qui fut acquise grâce à l'amabilité de quelques alexandrins.

Malgré l'activité bourdonnante qui règne dans tous les départements du « Kumangetit », nous parvenons à nous entretenir avec quelques-uns des conducteurs.

A BATONS ROMPUS

Ont-ils eu des aventures ? Non, répondent-ils, rien de saillant. L'un d'eux se trouvait avec sa voiture sur un aérodrome à Sidi Barrani, au moment où l'aviation ennemie déclenchait une attaque. Il se contente de nous dire qu'à l'instar de ses camarades combattants, il attendit la fin du bombardement pour reprendre sa route vers la position tenue par l'unité qu'il devait rejoindre.

Un autre raconte simplement son dernier voyage :

— Cela se passa il y a quelques semaines. J'étais chargé d'une livraison à un régiment qui occupait une ligne avancée sur le front d'El Alamein. Je roulais vers l'ouest depuis un bon moment, mais aucun signe ne m'annonçait la proximité du front. Un paysage uniforme et monotone acheva d'endormir ma vigilance. Un calme surnaturel semblait planer sur le désert. Seul le ronronnement du moteur était perceptible à mes oreilles.

« Soudain, un tonnerre prolongé me fit sursauter. Là, derrière moi, à quelques dizaines de mètres, une de nos batteries avait ouvert le feu. Les pièces étaient tellement bien camouflées que j'avais dépassé la position sans m'en apercevoir... »

Un troisième raconte comment il s'égara dans le désert :

— J'avais rejoint une colonne motorisée qui montait en ligne. Soudain, l'aviation ennemie qui nous avait aperçus, déclencha une attaque. Nous reçûmes l'ordre de rompre la formation de marche, et je pénétrai profondément dans le désert. Lorsque je voulus reprendre la bonne direction, je m'aperçus que je m'étais égaré. Heureusement, au bout de quelques heures, je tombai sur une piste que je connaissais.

— Voyagez-vous seuls, ou bien par groupe ?

— Au début, chaque voiture était conduite par un seul homme, maintenant nous sommes deux.

— Heureusement, reprend un grand gaillard blond, car parfois les surprises désagréables sont mieux supportées lorsqu'on est à deux. Il m'arriva une fois de ne pas trouver l'unité à laquelle était destiné le chargement que je transportais. Il faisait nuit, et je me résignai à chercher un endroit tranquille pour faire un somme. J'arrêtai ma voiture au beau milieu du désert, et m'endormis profondément. Quelques heures plus tard, j'ouvrais les yeux pour assister à un bombardement aérien des plus violents. Je me demandai pourquoi l'aviation ennemie faisait à mon modeste véhicule isolé l'honneur d'une attaque en règle. Du ciel, je reportai mes regards sur le sol. Je fus sidéré. Pendant mon sommeil, une de nos colonnes de tanks était venue camper autour de moi. Je me trouvais en plein milieu d'une unité combattante. Hélas ! ce n'était pas celle que je cherchais, et ce ne fut que quelques jours plus tard que je pus effectuer ma livraison.

— Il semble que vous avez parfois des difficultés à trouver vos destinataires.

— Avec la mobilité de la guerre au désert, cela est facile à concevoir. C'est ainsi qu'au cours de la dernière avance ennemie, un de mes camarades se trouva dans la région d'El Daba, en contact subit avec les colonnes axistes. Il échappa par pur miracle. Au cours de la retraite de la VIIIe armée, nous cherchâmes nos destinataires pendant plus de deux semaines. Nous entendions dire partout que l'ennemi approchait. Mais vu qu'aucun ordre ne nous était parvenu, nous devions continuer à faire tout notre possible pour délivrer notre chargement. Finalement, nous eûmes la chance incroyable de voir l'unité que nous cherchions venir vers nous. En un clin d'œil les combattants vidèrent notre camionnette, et nous pûmes rentrer au Caire en avance sur la date prévue.

— Etiez-vous à Tobrouk ?

— Un de nos camarades a quitté la ville un quart d'heure avant l'arrivée de l'ennemi. Sur la route qui le menait vers l'Est, il essuya un bombardement de l'artillerie axiste. Lorsque les bombes arrivent à proximité de nos voitures nous n'avons que la ressource de nous jeter à plat ventre sous le véhicule et d'attendre la fin de l'orage...

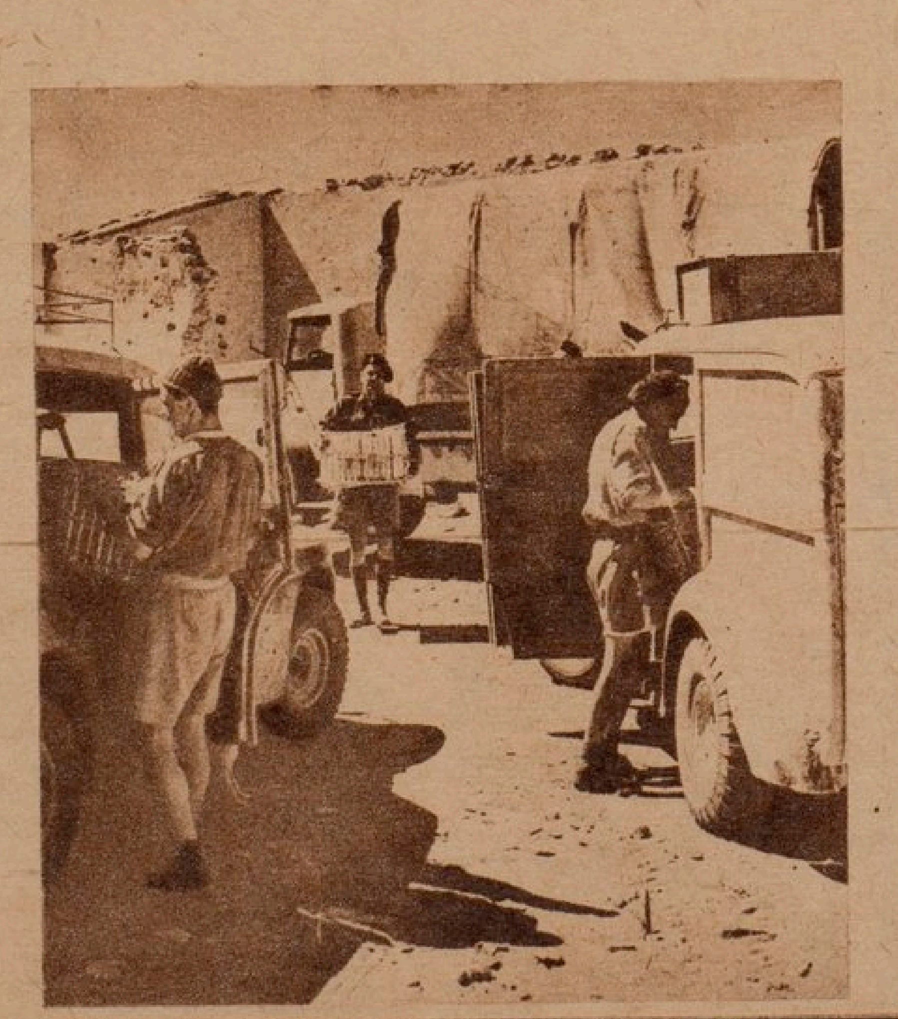
UNE ŒUVRE HUMANITAIRE

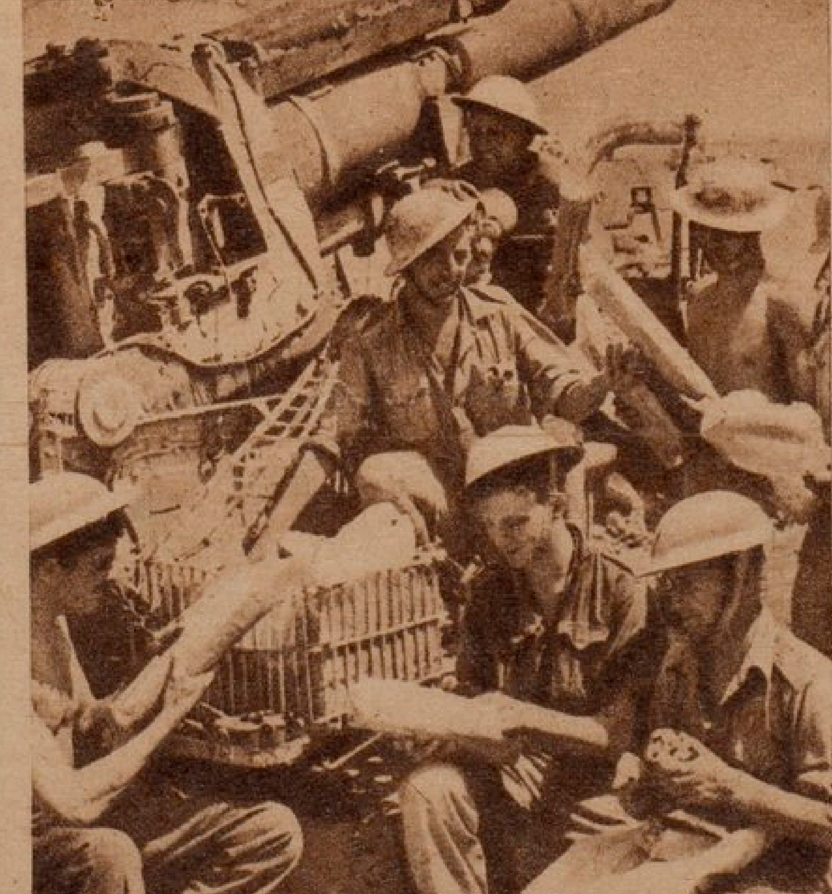
Un ordre de départ vient interrompre la conversation. Un à un les hommes prennent place à leur volant, et le cortège s'ébranle lentement. Dans quelques jours, les combattants recevront leurs colis.

Mrs. Fielden, que nous allons retrouver, nous explique que les soldats stationnés à l'arrière ne sont pas bénéficiaires de l'œuvre vu qu'ils peuvent acheter tout ce dont ils ont besoin auprès des cantines de la N.A.A.F.I.

Mais nous ne pouvons pas abuser de son temps. La surveillance et la direction d'une organisation comme le « Kumangetit » demande une activité continuelle.

Apporter quelque confort à ceux qui sont en première ligne. Donner, avec relativement peu de chose, une joie immense à ceux qui souffrent, se privent, et jouent leur existence dans la grande tragédie de la guerre, voilà quels sont les buts que le « Kumangetit » s'efforce d'atteindre.

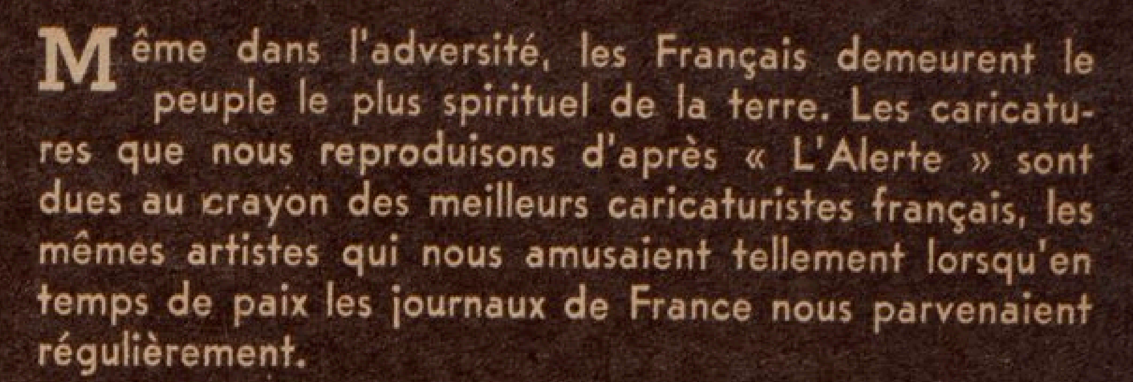




Les victuailles sont déchargées des camions. Et c'est avec un sourire de vive satisfaction que les militaires font honneur aux colis qui leur sont offerts.

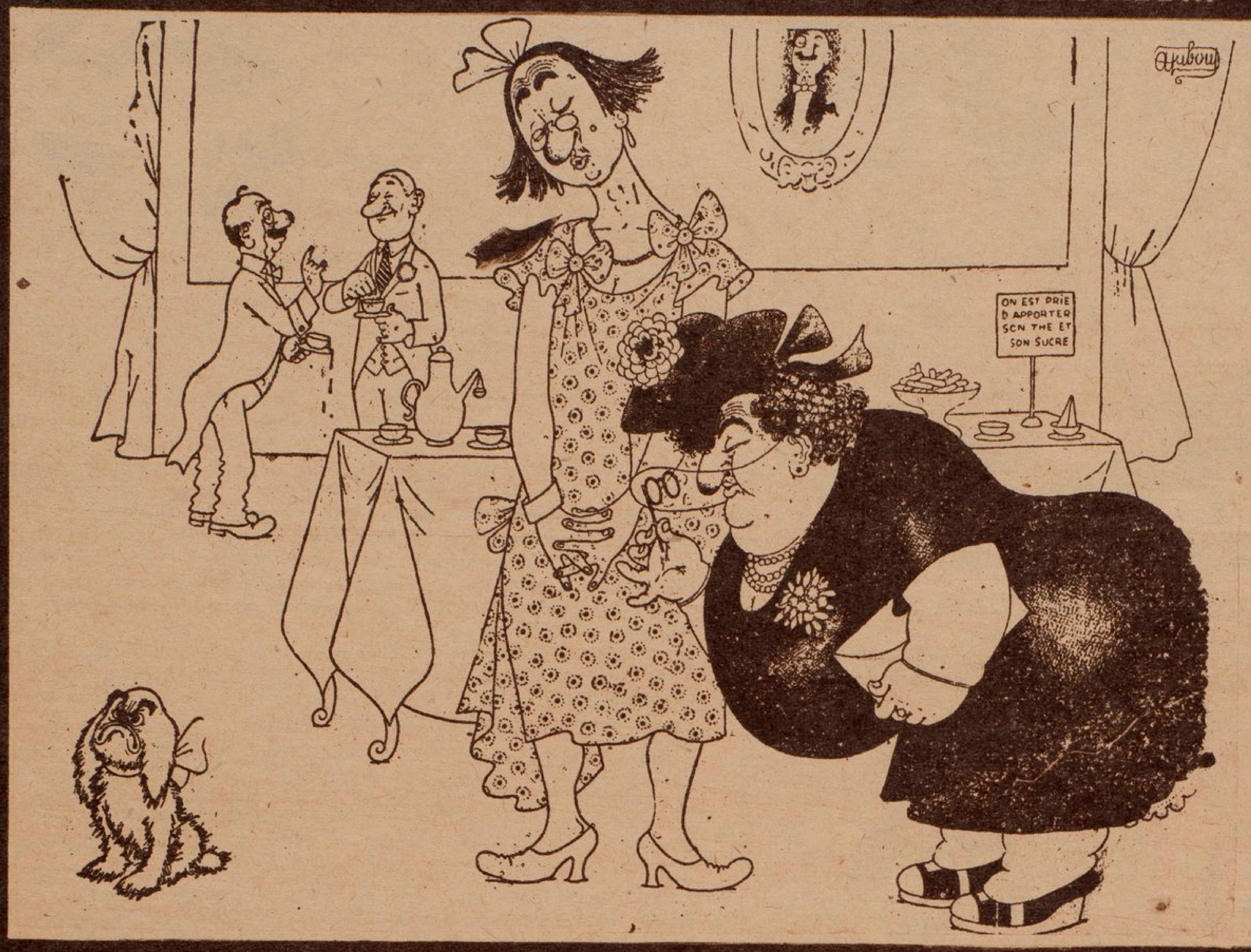
RESTRICTIONS

LA FRANCE SOUS-ALIMENTEE SOURIT...

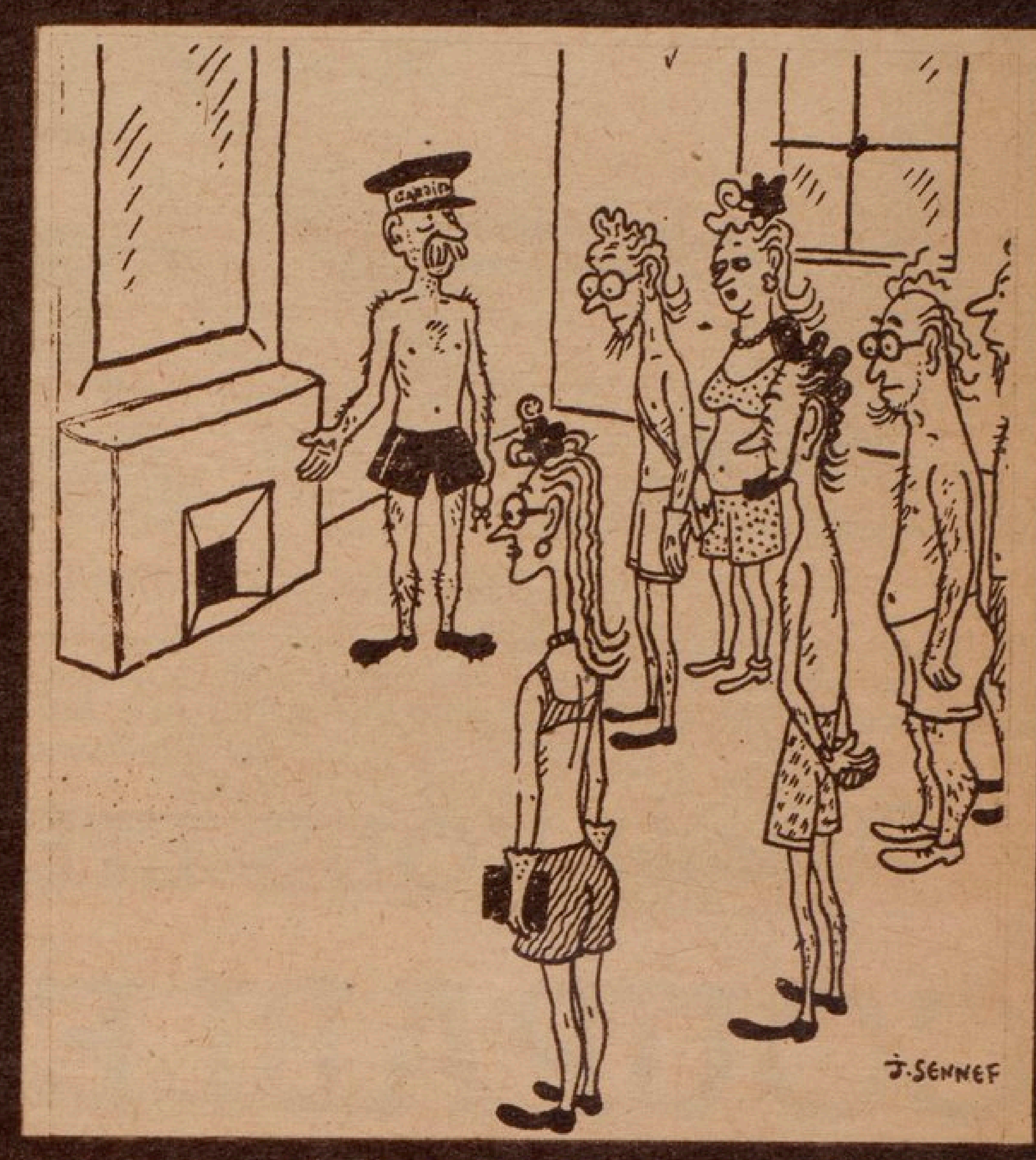


Même dans l'adversité, les Français demeurent le peuple le plus spirituel de la terre. Les caricatures que nous reproduisons d'après « L'Alerte » sont dues au crayon des meilleurs caricaturistes français, les mêmes artistes qui nous amusaient tellement lorsqu'en temps de paix les journaux de France nous parvenaient régulièrement.

On remarquera que le sujet principal de ces caricatures est la carence alimentaire à laquelle est soumise la France depuis l'occupation. Ne pouvant protester ouvertement, les artistes ont trouvé, par ce moyen, la façon de lutter contre les convoitises de l'envahisseur. Leurs lecteurs comprennent et rient... et ils n'en pensent pas moins.

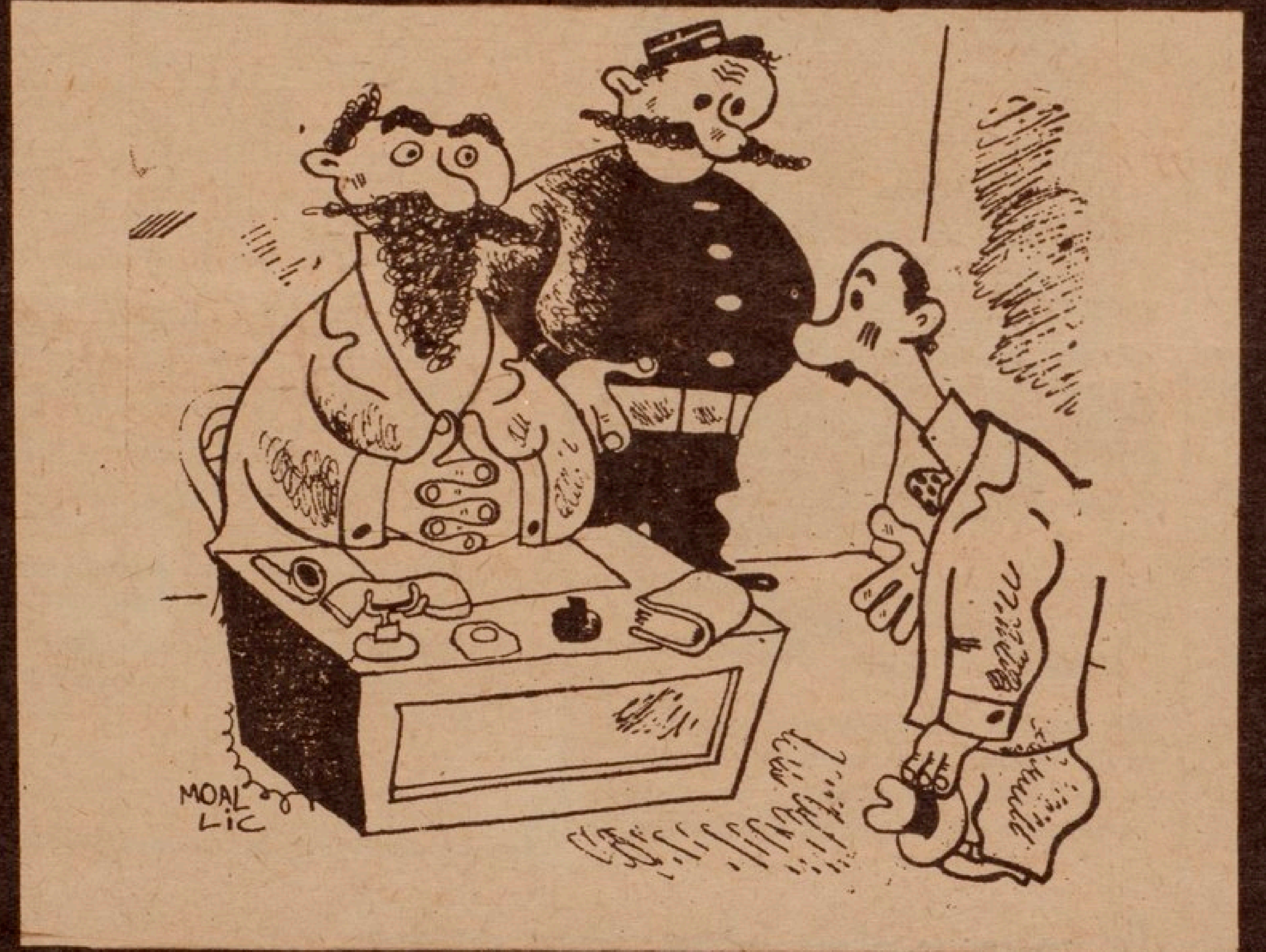


— Le pauvre cher ange ! Il nous fait la gueule depuis que je ne lui porte que 90 grammes de viande par jour !

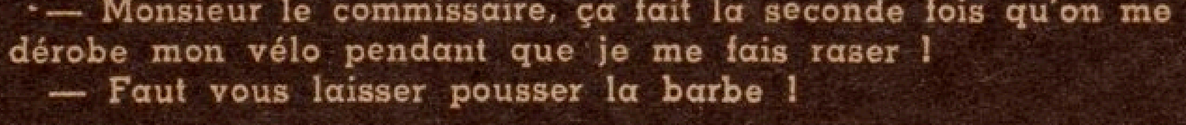


— La cheminée est de l'époque. Les jours de festin, on y faisait cuire un œuf entier...

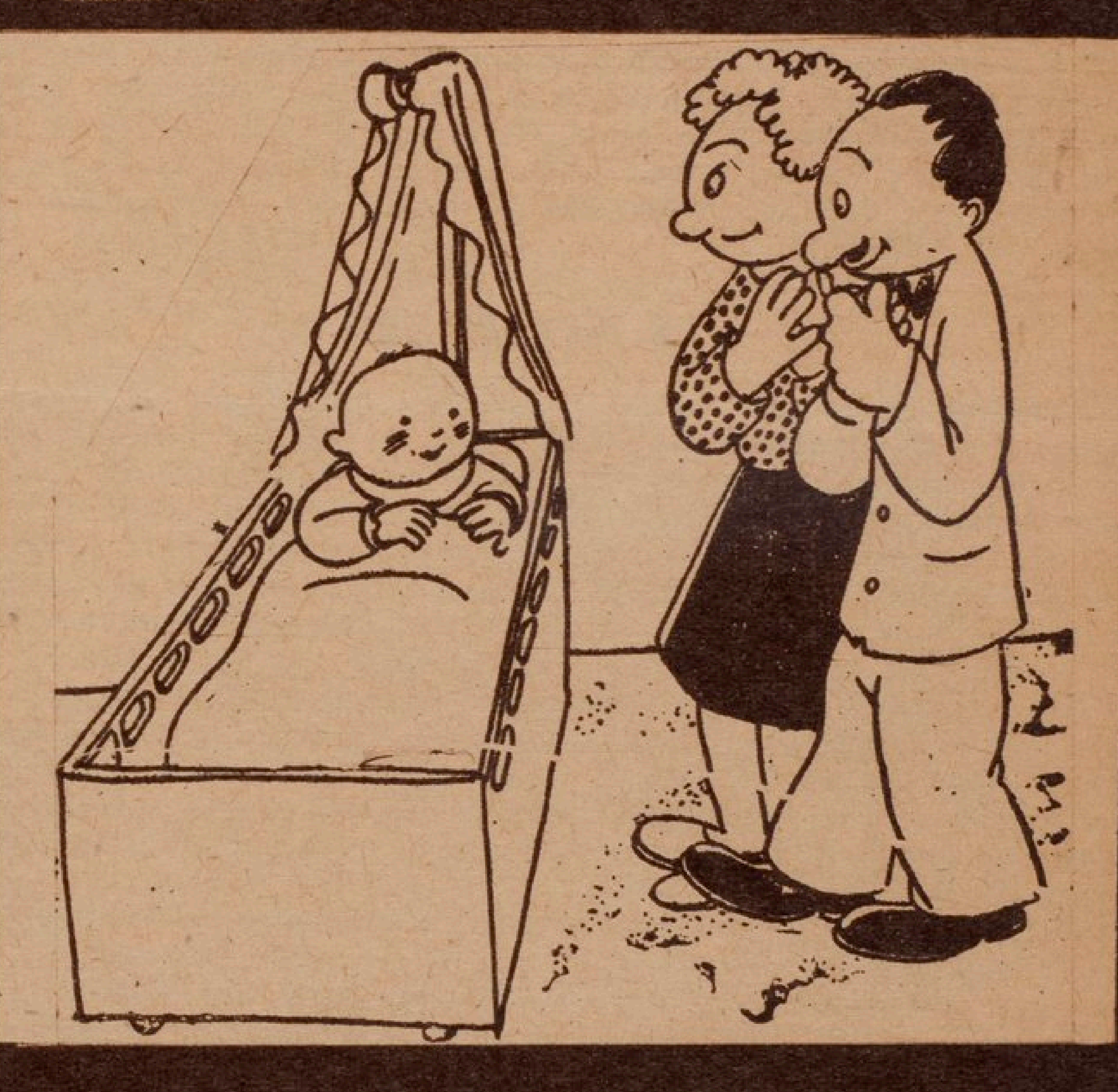
— Une guerre de cent ans? Hum ! n'auriez-vous pas plutôt une guerre-éclair à m'offrir ?







— Monsieur le commissaire, ça fait la seconde fois qu'on me dérobe mon vélo pendant que je me fais raser !
— Faut vous laisser pousser la barbe !



— Le chérubin ! Il a dit « rutabaga » !...



— Elle crâne depuis qu'elle a hérité d'un quart de café de son oncle du Brésil !...

— Vous ne serez pas guillotiné encore aujourd'hui... Vous êtes sous-alimenté...



UN FEMME COMMANDANT D'UN NAVIRE

Mrs Agnes Mc Lennan Traynor est la seule femme-officier commandant son propre navire. Deux fois par jour, dans un port britannique, son vaisseau de 60 pieds de longueur délivre le courrier aux bateaux ancrés dans l'estuaire. Trois Wrens secondent Mrs Traynor. En voici deux délivrant le courrier aux marins d'un navire britannique.

Parents VOUS ETES COUPABLES !

OUI LES PARENTS SONT COUPABLES

Ils le sont parce qu'ils font de grands plans, des projets fous pour leurs enfants. Ils voient leur éducation et leur instruction sur une échelle très vaste mais, par négligence ou même par ignorance, ils ne s'arrêtent pas à ce qu'ils appellent « des petits riens ». Pourtant ces derniers, s'ils ne sont pas pris en considération, peuvent souvent être un obstacle au développement moral et physique de l'enfant.

LA PEUR DU NOIR

J'ai souvent entendu des mamans se plaindre que, depuis leur départ de la ville et leur installation dans une maison de banlieue, leur tout petit était devenu nerveux, irritable et que le moindre bruit le terrifiait. Elles se demandaient à quoi ce changement était dû. La raison en est très simple :

L'enfant qui était, sans le savoir, accoutumé aux bruits de la rue, se trouve souvent fort dépaysé dans le silence nocturne de la campagne. Il n'est pas, non plus, habitué aux nuits sombres et cette crainte l'empêche de dormir, car il ne voit plus les lumières des maisons voisines diffuser une légère clarté.

Il faut le rassurer avant tout et ne pas penser que c'est là un nouveau caprice.

Au besoin, mettez une veilleuse dans la pièce voisine, pendant les premiers jours. Ou bien, si vous le préférez, vous pourrez laisser la porte de sa chambre ouverte pour qu'il se rende compte ainsi qu'il n'est pas seul dans cette maison, encore peu familière. Et, doucement, il sentira qu'il peut dormir en paix et il ne craindra plus le noir.

Pour qu'il aille au jardin dans l'obscurité, accompagnez-le, habituez-le à voir dans la nuit, à reconnaître les allées qu'il a parcourues dans la journée. Surtout, je ne saurais assez insister sur ce dernier point, évitez de lui parler de ces sornettes qui terrorisent bien des enfants : loup-garou, croquemitaine, revenants, esprits malins, etc...

"TU N'ECOUTES JAMAIS"

On a beaucoup plus souvent qu'on ne croit à s'occuper des enfants qui ont une très mauvaise ouïe. Les parents les plus attentifs ne s'en aperçoivent pas et l'on cite même le cas d'une fillette de dix ans qui est arrivée peu à peu à une surdité incurable sans que personne s'en soit douté, pas même son professeur à l'école.

Méfiez-vous donc des enfants qui « n'écoutent jamais » qui font tout de travers les choses qu'on leur a commandées et, surtout de ceux qui ne répondent pas quand on les appelle d'une autre pièce. Eux-mêmes ignorent qu'ils sont sourds. Ils ont eu un retard de parole, étant tout petits, mais on n'y a pas pris garde. Ils se sont habitués ensuite à parler, grâce aux mouvement des lèvres qu'ils observaient et aux mots qu'on leur criait fort. Ils ne comprennent que « vaguement » ce qu'on leur dit et, comme ils ont les yeux très brillants, la figure éveillée, on ne s'en doute guère.

Ces enfants sont de ceux qu'on appelle difficiles. Ils sont sujets à de terribles crises de colère pour la moindre contrariété. Ils travaillent mal à l'école, se distraient pendant les leçons, etc...

Cette surdité est souvent due aux végétations qui obstruent le canal de l'oreille. Si votre enfant présente les symptômes que je viens de décrire, faites-le examiner très sérieusement avant de le juger et de vous plaindre de son mauvais caractère.

AYEZ LA JOIE DE LE VOIR BIEN MANGER

Les enfants ont besoin de trois bons repas par jour. A huit heures du matin, un copieux déjeuner qu'ils aient du plaisir à déguster. Après cela le déjeuner de midi et le goûter de quatre heures. Le repas du soir a moins d'importance et, dans bien des cas, on aura intérêt à le faire plus léger. Cela aidera l'enfant à bien dormir.

Tâchez de donner le plus de temps possible pour faire ces repas. Si le petit s'énerve son estomac se contracte. Par contre, s'il mange en paix, dans le calme, il mâche bien ses aliments et les digère parfaitement. Au cas où il aurait peu d'appétit, vous pourriez essayer de lui servir sa portion dans un plat à part. Cela le tenterait certainement, comme un jeu.

Pour un enfant de trois ans, il faut à peu près le quart de la nourriture d'un adulte. Un enfant de six ans aura besoin d'un tiers et celui de dix ans de la moitié de la même quantité qu'une grande personne. Quant aux enfants de 14 ans et au-dessus ils consomment souvent plus qu'un homme fait. Cela est indispensable à leur croissance...



Mrs Agnes Mc Lennan Traynor, la seule femme commandant de navire en train d'accomplir sa tâche avec une remarquable assurance.

Lettre à ma Cousine

Ma chère cousine,

Mon confrère et collaborateur Horatius, dont vous lisez certainement les conseils aux lecteurs qui font appel à ses lumières, me confiait l'autre jour les angoisses où le plongeaient parfois certaines lettres.

— C'est une bien trop grande responsabilité que je suis en train de prendre, me dit-il en trempant sa plume humide dans l'encrier verdâtre qui lui sert à étaler sur du papier blanc sa prose pittoresque. Figurez-vous que nombre de mes correspondants attendent ma réponse pour prendre des décisions parfois définitives dans le domaine de leur vie privée. Ai-je le droit d'influer ainsi sur leur destinée ? Suis-je en mesure de dire à Mlle Unetelle : « n'épousez pas ce vilain monsieur, il ne vaut rien, et méfiez-vous de tel autre, c'est le plus triste sire que le monde ait engendré ? » Et si je me trompais ? Et si les renseignements que l'on me donnait n'étaient pas conformes à la réalité ? Si, croyant bien faire je commettais des bévues. Si... Si... »

Mon pauvre Horatius, je partage votre peine et comprends parfaitement que vous passiez parfois des nuits sans sommeil et des journées bien sombres. Mais, après tout, en homme d'expérience et en sage que vous êtes, vous donnez votre avis qui vous semble être le meilleur. Votre bonne foi ne fait aucun doute et s'il vous arrivait, mon Dieu, de tomber parfois dans l'erreur, combien d'autres aurez-vous tiré d'une impasse difficile un lecteur ou une lectrice que l'anonymat a encouragé à vous écrire et à vous confier des secrets que ni l'un ni l'autre n'oserait faire à son plus intime ami. Des secrets, vous devez en connaître, et de toute espèce et, en biens des cas, votre tâche, même dans son ingratitude, offre un champ d'action psychologique à plus d'un titre passionnant.

Me voyez-vous dans ce rôle, ma cousine, moi qui ne sais pas diriger mon propre destin qui, devant les problèmes du cœur perd la raison et, devant tous ceux de la vie, n'entend que les appels de mon cœur. Je serais certes, un bien mauvais conseiller et ceux qui feraient appel à mon sens des choses et à mon jugement n'écouteraient que la voix de leur âme.

Mais, après tout, ai-je tort, ma jolie et tendre cousine, de me laisser aller au gré de mes sentiments ? L'existence n'est-elle pas assez vilaine pour que l'idéal prime la réalité, pour que l'illusion ait le pas sur ce qui est, et pour que les pensées chimériques et les rêves les plus insensés vous emportent loin des laideurs de la foule ?

Enfant, il m'arrivait de rester de longues heures plongé dans des idées vagues, et mille projets, mille desseins, traversaient mon imagination vagabonde et fertile. Je composais un monde idéal, un monde heureux et serein où tous les hommes vivraient pour s'entr'aider et améliorer leur sort.

Hélas, hélas, que de laideurs entrevues depuis, que d'injustices, que de vilenies, que de ruse, que d'astuce, chez les uns et que de fausseté chez les autres, et que de fourberie, que d'artifice et de malice !

Mais que de grâces aussi en vous voyant, ma cousine, que d'apaisements en sondant les dédales secrets de votre cœur et de votre âme ardente et généreuse ! Et ceci vous compense un peu de cela.

Allons, allons, laissons Horatius à son sens pratique des choses et continuons à nager dans l'illusion, ce qui ne veut pas dire dans l'erreur.

Bien vôtre
SERGE FORZANNES

Si vous n'êtes plus très jeune...

VOICI CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

Quel que soit votre âge, vous vous devez, et vous devez à vos enfants et à ceux qui vous entourent de rester belle. La beauté change de forme, elle évolue mais ne meurt pas. Elle pourra, certes être différente, mais ce sera quand même de la beauté. Donc, même si vous avez dépassé la quarantaine, ne renoncez pas, pour cela, à demeurer belle !

Ces quelques conseils vous aideront à vous « maintenir en forme » :

Pour rendre sa beauté à votre visage un peu flétri, voici comment vous allez procéder : d'abord le massage quotidien à la crème tonifiante et le nettoyage minutieux. Pour le nettoyage, n'oubliez pas que ce qu'il y a de mieux, c'est encore le brossage à la brosse douce et au savon de première qualité. Puis, deux fois par semaine, le badigeonnage avec un morceau de glace. C'est un puissant astringent.

•

Votre fond de teint sera plutôt clair. Vous l'appliquerez avec une éponge humide et très petite. Cela vous permettra de l'étendre beaucoup mieux qu'avec du coton et d'en mettre une couche plus légère. Peut-être auriez-vous préféré le teint bronzé ? Vous prétendez qu'il fait plus jeune ? C'est possible, mais, avez-vous oublié qu'à votre âge, vous n'avez, hélas ! plus l'allure « sport » ? Un fond de teint brun risquerait d'alourdir et d'épaissir vos traits.

•

D'ordinaire, l'âge dépare un peu l'ovale du visage. Les lignes cèdent, s'affaissent. On rectifie cela en passant autour du visage une crème légèrement plus foncée que le fond de teint. On recouvre également de cette crème chaque ride. Cela les estompe. Un moment après on poudre abondamment le visage puis on enlève le surplus avec une brosse de soie.

•

Occupez-vous surtout des yeux. S'ils sont bien maquillés, ils donneront de l'éclat au visage. Passez une ombre légère de bistre sur vos paupières supérieures, très près des cils. N'en mettez pas sur toute la paupière, car cela vous ferait paraître les yeux trop creux. S'ils sont déjà enfoncés de nature, choisissez un bistre de couleur claire ou bien à reflets métalliques. Il faut, en tout cas, que la note d'ombre soit légère et discrète. Les ombres ne doivent pas marquer les yeux, mais seulement en accentuer le brillant.

•

Avec un crayon bien taillé, vous allongerez ensuite le coin des paupières. Vous soulignerez la ligne inférieure de l'œil mais très légèrement. Il suffira que le contour de l'œil fasse net. Puis, fardez vos cils comme d'habitude.

•

Pour vos lèvres, choisissez un rouge brillant et plutôt clair, puisque votre peau sera, elle aussi, claire. Vous n'appliquerez pas votre rouge avec le crayon qui chargerait trop et alourdirait vos lèvres, mais avec une petite brosse spéciale en poils de chameau. Dessinés à la brosse, les contours ont beaucoup plus de douceur. Accentuez surtout les courbes du milieu. Pour remplir le reste de la lèvre, vous ne rajouterez pas de rouge. Vous vous contenterez d'étendre celui qui vous a servi pour les contours.

•

Complétez votre beauté par une coiffure légère, bien « aérée ». Les cheveux gris ou blancs donnent infiniment de grâce au visage, s'ils sont disposés en auréole. Ils ne doivent jamais tomber sur la nuque. Les ondulations larges relèveront encore le visage et équilibreront la ligne du cou, qui a tendance à descendre. Ils jetteront sur votre expression une clarté légère et tranquille, ce je ne sais quoi qui fait dire d'une femme qu'elle est exquise.

CONSEILS A MES NIECES

Nièces « Lola et Cécilia »

Je ne puis répondre ici à toutes vos questions. Envoyez-moi vos noms, timbres et adresses pour une lettre privée. Je vous prie de me rappeler l'objet de votre demande.

Nièce « Soupçonneuse »

Je suis la seule à lire mon courrier et vous pouvez m'écrire en toute sécurité. Ne craignez pas les indiscrétions. Voici mon adresse exacte : Tante Anne-Marie, c/o Revue « Images ». Post Office Bag. Le Caire.

Nièce « Denise »

Non, ce n'est pas à vous de déclarer votre amour. Si ce jeune homme vous aime vraiment, il finira par vous l'avouer. Cependant, montrez que vous tenez à lui, cela l'encouragera, s'il est timide. Vous pouvez certainement l'attendre pendant deux ans, puisque vous n'avez que 16 ans. Mais, vous a-t-il demandé de l'attendre ? Cela équivaudrait presque à une déclaration d'amour et à une proposition de mariage.

Nièce « Marcelle » (Téhéran)

Je comprends vos réticences. Vous ne devez pas trop prendre au sérieux ce beau militaire qui vous a, si vite, parlé d'amour. Cependant, il arrive parfois que le « coup de foudre » soit sérieux et que le jeune homme ait de bonnes intentions. Continuez à vous conduire comme vous le faites actuellement. Vous saurez bientôt à quoi vous en tenir quant aux intentions de votre officier.

Nièce « Méhalla »

Vous devez aller chez un coiffeur qui vous brûlera les pointes des cheveux. Vous risqueriez, sinon, de les perdre complètement. N'employez plus aucune huile. Faites voir vos cheveux à un spécialiste et il vous dira quels produits employer. Dépêchez-vous, car vos cheveux pourraient se casser de plus en plus.

Nièce « Madeleine Lisière »

Inscrivez-vous à un cours de gymnastique où vous irez, quotidiennement, faire de la culture physique. Vous devez garder une silhouette impeccable. Votre personne ne pourra pas vous occuper toute la journée. Faites du sport, de la marche, de la bicyclette, du tennis. Cela vous donnera une santé de fer et un teint resplendissant. Un teint terreux provient trop souvent du manque de mouvements. Soignez votre peau, allez, une fois par mois, dans un institut de beauté, n'oubliez pas le coiffeur et la manucure, chaque quinze jours au moins. Vous serez ainsi toujours parfaite et votre mari se sentira heureux de vous retrouver encore plus

Neveu « Soucieux Joseph »

Pour votre première question, buvez le matin à jeun un grand verre d'eau fraîche. Vous n'aurez plus besoin de paraffine. Bravo pour la gymnastique. Elle vous permettra d'avoir un corps parfait. Essayez de trouver en librairie « Notre corps, cette carcasse si facile à sculpter », par Paul Meyer. Editions Arthème Fayard. Ce livre donne tous les exercices convenant à chaque cas.

Neveu « Qui aimer ? »

Quand un homme aime deux femmes à la fois, c'est, qu'au fond, il n'en aime aucune sérieusement. Ne croyez-vous pas que, dans votre cas, c'est plutôt votre imagination qui travaille? Votre vanité est satisfaite d'avoir deux femmes qui s'intéressent à vous, et pourtant cela ne vous empêche pas d'être malheureux. Mon conseil ? Eh bien, rompez avec les deux et attendez bien sagement le véritable amour, puisque c'est lui que vous cherchez et espérez trouver.

Neveu « Voulez-vous de moi ? » (Damas)

Mais oui, c'est avec plaisir que je vous accepte dans ma grande famille de neveux. Ecrivez-moi aussi souvent que vous le désirez. Je suis toujours contente de recevoir régulièrement des nouvelles de ceux qui m'appellent « Ma tante » aussi gentiment que vous le faites. Bonne chance et que Dieu vous garde. Je vous remercie beaucoup pour votre photo.

Neveu « Impertinent »

Comment je fais pour répondre à toutes les questions qui me sont posées ? Eh bien, je connais un tas de spécialistes à qui je m'adresse en cas de besoin. Ils m'ont toujours tirée d'affaire, jusqu'à présent. D'ailleurs, je connais moi-même pas mal de choses. Vous connaissez le vieux proverbe « A force de forger... »

Nièce « C'est lui que j'aime »

Vous ne pouvez pas quitter votre mari, simplement parce qu'un autre vous attire. Soyez plus raisonnable, voyons ! Ne gâchez pas un bonheur durable pour ce qui n'est, en somme, qu'une passion. Vous reconnaissez vous-même que c'est seulement l'aspect extérieur de *l'autre* qui vous charme. Croyez-vous que l'on passe son temps à admirer un homme, comme on admire un beau tableau ? Il faut autre chose pour bâtir un bonheur durable.

Nièce « Babiole »

Si vous soignez vos cheveux à l'huile, ils seront certainement plus souples. Lavez-les chaque dix jours ; la veille du jour choisi pour cette opération achetez de l'huile de noisettes — ou de l'huile de noix de coco — enduisez-en bien vos cheveux, en les massant le plus possible. Puis enroulez une serviette ou n'importe quel chiffon autour de votre tête et allez dormir ainsi. Lavez, le lendemain, avec un shampoing de bonne qualité.

Nièce « Blonde désespérée »

Ma pauvre amie, votre cas est, certes, tragique. La perte de votre mari, après seulement un an de mariage, a dû être bien douloureuse pour vous. Mais, puisque quatre ans ont déjà passé, je ne vois pas pourquoi vous ne voudriez pas vous remarier. Pourquoi vous occupez-vous tant de l'opinion des gens qui vivent autour de vous ? Soyez un peu plus individuelle, faites comme bon vous semble. Si vous êtes de nationalité britannique, vous pouvez servir dans les forces auxiliaires. Cela vous changerait et vous donnerait un nouveau but dans la vie.

Nièce « Désespérée »

Vous êtes de six kilos au-dessous de votre poids. Pour vos jambes, il n'y a, hélas ! rien à faire. On ne peut pas corriger le défaut en question. Cependant si vous marchez régulièrement chaque jour pendant au moins 1/2 heure, vous pourrez quand même diminuer un peu cette forme défectueuse. Oui, vous devez vous farder, mais très légèrement. Choisissez un rouge à lèvres et à joues très clair, tirant presque sur l'orange. Une poudre ocre-rosée, un peu de vaseline sur vos sourcils et vous serez vraiment ravissante.

Nièce « Je souffre de mon poids »

Consultez un spécialiste des maladies glandulaires. Votre cas est typique et vous pourriez rapidement perdre du poids, si tout rentrait dans l'ordre avec vos glandes. Ne vous désolez donc pas, ma chère nièce. Votre cas est courant. Vous serez étonnée de constater avec quelle rapidité vous maigrirez. Bonne chance.

TANTE ANNE-MARIE

ERRATUM

Dans l'article paru dans « Images » de la semaine dernière, intitulé « Après 3 années de guerre sur mer », une erreur de composition nous a fait écrire au paragraphe 8 : « A la fin de la dernière guerre, la production des chantiers américains s'élevait à 3.000.000 de tonnes. Elle est actuellement de 8.000.000 de tonnes par mois. » C'est 800.000 et non pas 8.000.000 qu'il faut lire.



LA GUERRE

Ecole d'économie

Il est bon, par ces temps difficiles, de connaître ces petits trucs.

Voici un moyen de doubler la durée des semelles de toutes vos chaussures : *enduisez celles-ci avec un mélange — à parties égales — d'huile de lin et de copal. A défaut d'huile de lin, qu'il est parfois difficile de se procurer sur le marché, prenez de l'huile de salade.*

Il y a une tache d'encre sur le tapis : *Ne vous désolez pas. Pour éviter des frais énormes de nettoyage chez les teinturiers, versez du lait cru sur la tache, épongez ensuite avec du coton. Répétez l'opération jusqu'à ce que le coton ne présente plus de tache d'encre. Nettoyez le tapis avec de l'eau et du savon. Rincez à l'eau claire.*

Pour nettoyer les parquets très sales : *Il faut les laver avec une dissolution de soude chaude, puis passer à la paille de fer. Les coins difficiles à atteindre seront frottés avec du gros papier de verre. Quand le plancher sera net, passez-le à la cire sèche ou à l'encaustique. La cire sèche donne lieu à un travail plus fatigant, mais le vernis donné au parquet est plus joli, plus durable. L'encaustique ordinaire est facile à employer, mais a l'inconvénient de noircir le bois à la longue.*

Pour rendre la rigidité à une brosse après l'avoir lavée : *Il vous suffira de tremper les poils dans de l'eau additionnée d'alun. Ne rincez plus, laissez sécher ainsi. Même une brosse très molle retrouvera une certaine fermeté après un pareil traitement.*

Pour faire disparaître les taches de brûlure de cigarettes sur de la porcelaine : *Frottez les parties atteintes avec un chiffon humecté et trempé dans du sel. Il est inutile d'employer le sel de table, le gros sel de cuisine fera l'affaire.*

Pour nettoyer l'argenterie : *Trempez-la dans de l'eau tiède d'abord, ensuite, si vous venez de faire bouillir des pommes de terre, dans l'eau de celles-ci. Vous n'aurez ensuite qu'à frotter avec un linge. Votre argenterie sera merveilleusement brillante et propre.*

Vous désirez repeindre un meuble vernis : *et vous ne savez pas comment vous y prendre pour le dévernir. Voici un moyen très facile : préparez une bouillie claire, avec trois parties de chaux éteinte dans de l'eau, ajoutez un peu de potasse. Etendez ce mélange, laissez sécher et séjourner sur le meuble pendant 24 heures. Lavez à grande eau. Votre vernis aura ainsi disparu et il vous sera possible de repeindre le meuble à votre goût.*

Pour entretenir les souliers vernis : *Après avoir enlevé la poussière, passez du lait frais sur toute la surface de la chaussure. Laissez sécher une ou deux minutes, puis frottez avec un chiffon fin. Vous serez émerveillée du résultat.*

Ne jetez pas votre marc à café : *additionné d'eau, il fera un excellent engrais. En outre, il débarrassera vos plantes des pucerons, si vous en mettez le long de la tige et au pied de la plante.*

Si le trou de votre aiguille coupe constamment le fil : *passez la tête de l'aiguille sur une flamme légère (briquet, allumette), pas trop longtemps pour ne pas détremper l'acier.*

Votre lampe à alcool s'est enflammée : *ne vous affolez pas, mais versez simplement et rapidement du lait sur le désastre.*



Délassons-nous

AMUSEMENTS EN FAMILLE

LA MARCHE DES CARTES

1	2	3		4	5	6
VAL CAR	VAL PIQ	VAL TRE		AS CAR	AS PIQ	AS TRE

Sur un papier ou de préférence un carton que vous conserverez, tracez comme ci-contre l'emplacement de sept cartes à jouer, puis posez comme il est indiqué trois valets, carreau, pique et trèfle, ainsi que trois as des mêmes couleurs. Vous avez alors en main tout le matériel nécessaire pour un jeu très amusant. Il s'agit tout simplement de faire passer les trois valets à la place des as, ou les trois as à la place des valets, mais en observant les règles suivantes, et ce n'est pas facile, comme vous le verrez en essayant :

1° Un coup joué ne peut être changé. 2° Une carte ne peut être bougée que d'une case à la fois. 3° Si une carte est séparée d'un espace libre par une autre carte, elle pourra passer par dessus cette carte. 4° La marche doit toujours être effectuée en avant dans le sens adopté.

Lorsque vous et vos amis aurez bien cherché, vous trouverez ci-dessous la solution dans les deux sens, si vous ne l'avez pas trouvée. Des chiffres indiquent les emplacements. En commençant par les as : porter AC (as de carreau) en 4, VT (valet de trèfle) en 5, VP en 3, AC en 2, AP en 4, AT en 6, VT en 7, VP en 5, VC en 3, AV en 1, AP en 2, AT en 4, VP en 6, VC en 5, AT en 3.

En commençant par les valets : porter VT en 4, AC en 3, AP en 5, VT en 2, VP en 4, VC en 2, AC en 1, AP en 3, AT en 5, VT en 7, VP en 6, VC en 4, AP en 2, AT en 3, VC en 5.

CONNAISSEZ-VOUS leur origine ?

UN SANDWICH est pour vous un régal... mais savez-vous qu'il doit son nom à lord Sandwich, qui, pour ne pas quitter le jeu, se faisait apporter une tranche de viande entre deux de pain ?

UNE SILHOUETTE. Contrôleur des finances du XVIIIe siècle Etienne de Silhouette était d'une avarice prodigieuse. On le ridiculisa en donnant son nom aux portraits, faits d'un tracé sommaire, qui étaient en vogue à l'époque.

UN BOCK. En 1860 on servait dans des verres spéciaux une excellente bière fabriquée à Munich par le brasseur Bock... Et voilà pourquoi on demande encore fréquemment, au café, « un bock ! »

LES PEUPLES...

Les plus progressifs : les Américains.

Les plus conservateurs : les Anglais.

Les plus mystérieux : les Chinois.

Les plus sportifs : les Australiens.

Les plus musiciens : les Hongrois.

Les plus religieux : les Irlandais.

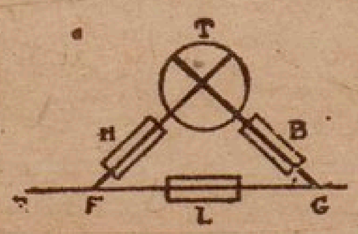
Les plus courtois : les Japonais.

Les plus hospitaliers : les Espagnols.

Les plus romantiques : les Italiens.

Les plus méthodiques : les Allemands.

LA PLAQUE TOURNANTE



Supposez que, pendant quelques instants, vous êtes devenu mécanicien d'une locomotive et que l'on vous ait donné le problème suivant à résoudre :

Votre locomotive est en L (schéma ci-contre). Vous devez intervertir les deux wagons A et B. Pour cela, vous disposez d'une plaque tournante T. Mais elle ne peut pas supporter votre locomotive et, de plus, les deux tronçons qui la relient à la voie principale sont si courts qu'ils ne peuvent loger qu'un seul wagon à la fois, ou à la rigueur votre locomotive.

Comment ferez-vous pour changer vos deux wagons de place, c'est-à-dire pour mettre A en B et B en A ?

Il y a, évidemment, plusieurs solutions, mais il faut trouver celle qui comporte le moins de manœuvres.

LA TAILLE DE MON FACTEUR

Mon facteur est un brave homme qui maugrée bien, parfois, contre la dureté des temps et l'intempérie des saisons, mais qui n'en abat pas moins, chaque jour, avec la ponctualité du modèle des fonctionnaires, ses vingt kilomètres parcourus en plaine. Par exemple, quelqu'un l'a bien estomaqué hier, en lui prouvant que, dans l'espace d'une année ordinaire, et à ne considérer, bien entendu, que sa tournée officielle, il fait deux mètres de plus avec sa tête qu'avec ses pieds. Quelle est la taille de mon facteur ?

SOLUTIONS

MON FACTEUR

On peut dire que la taille de mon facteur est égale à la différence qu'il y a entre le rayon de l'arc décrit par le sommet de sa tête et le rayon de la terre. En effectuant ce calcul, on trouve 1 m. 74.

LA PLAQUE

Pour bien comprendre la solution qui va suivre, il est indispensable de se reporter au petit schéma qui accompagnait l'énoncé de ce problème.

Votre locomotive va en E, puis pousse le wagon A sur la plaque, que l'on fait tourner. La locomotive va en N, pousse B pour l'accrocher avec A et elle emmène les deux wagons en N. Puis A est laissé sur le tronçon FG, et B est poussé sur la plaque que l'on fait tourner. La locomotive va chercher A et le mène à sa position définitive en GT. Enfin la locomotive, en passant en GF et E, va chercher B qui est sur la plaque pour le mettre à sa place, en FT.

C'est là le nombre minimum de manœuvres que l'on puisse employer pour résoudre ce petit problème.



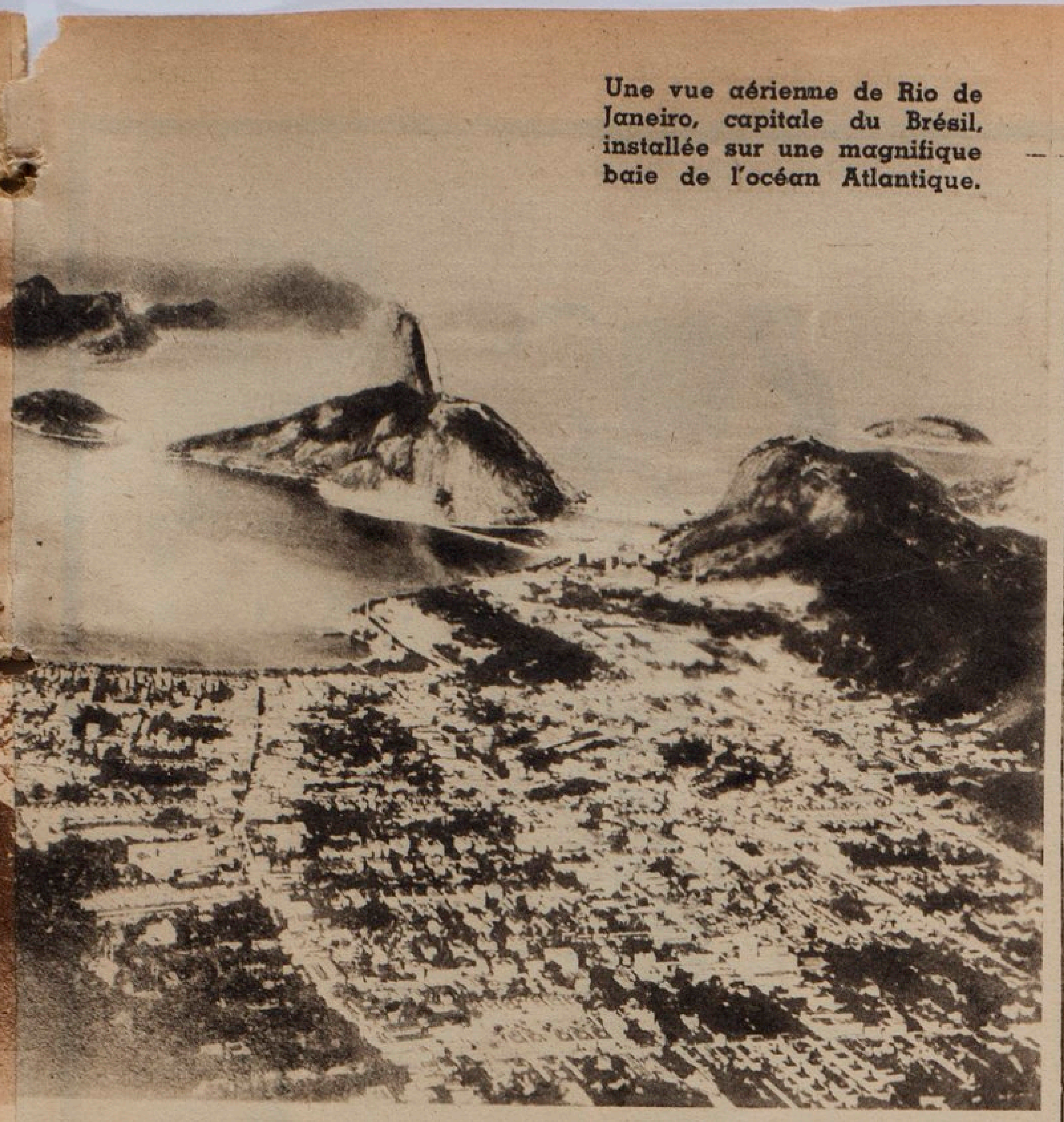
VISITE

Villa Rica et Villa Real, qui furent au XVIIIe siècle les villes les plus opulentes et les plus célèbres du Brésil, ne se trouvent plus sur les cartes d'aujourd'hui. Les cent mille personnes, qui les habitaient, à une époque, où New-York, Rio de Janeiro et Buenos Aires n'étaient que des agglomérations de maisons sans importance, se sont dispersées et leurs noms nobles sont oubliés. Villa Rica, qui, par la suite, fut ironiquement appelée Villa Pobre, s'appelle aujourd'hui Ouro Preto, et n'est plus qu'une petite ville de province romantique, avec une douzaine de ruelles bosselées. Et à la place de Villa Real se trouve maintenant un pauvre village, qui se cache à l'ombre de Bello Horizonte, la nouvelle capitale de la province Minas Geraes. Sa splendeur et sa grandeur ont à peine duré un siècle.

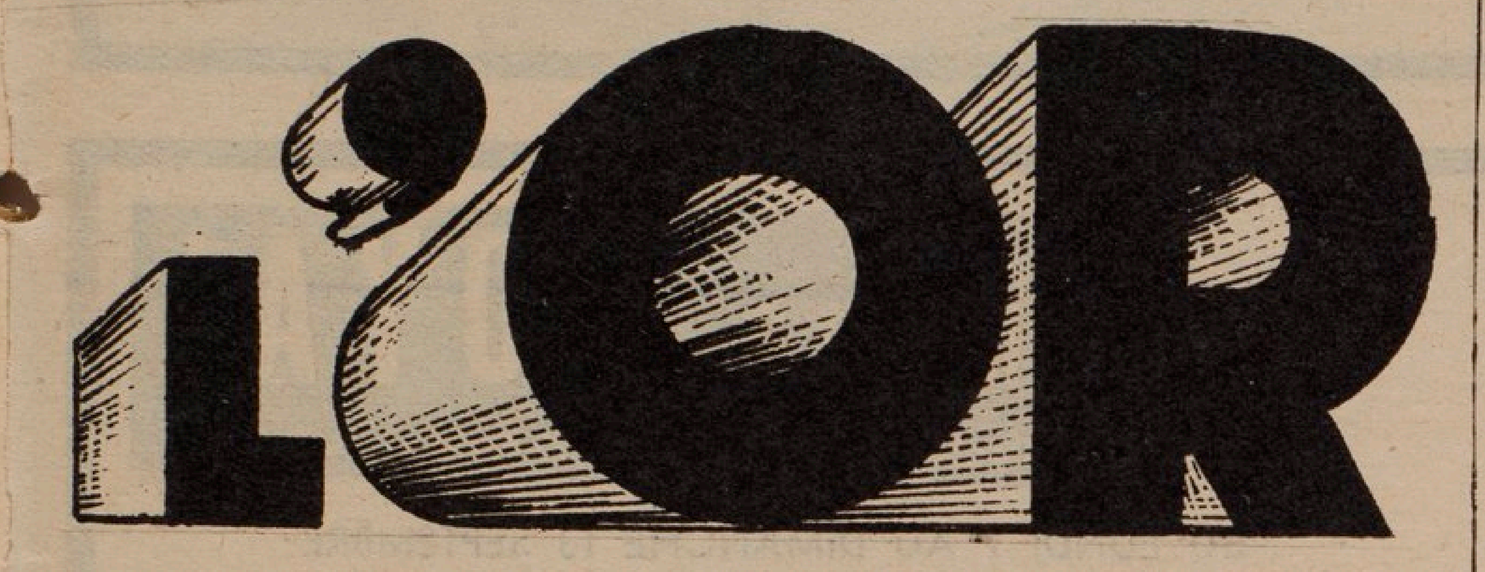
LA RUEE VERS L'OR

Cet éclat passager de la richesse et de l'or, qui rayonna à l'époque sur toute la terre, émanait de la petite rivière Rio das Velhas et des collines, qui longent ses rives : ce fut une aventure unique, commencée par des aventuriers. Vers la fin du XVIIe siècle, un groupe de « bandeirantes » pénètre pour la première fois dans cette zone sauvage et inhabitable. Ces sortes de brigands, qui ont leurs repaires à São Paulo, parcourent tout le pays, sans parfois rencontrer de trace humaine pendant des semaines, à la recherche d'esclaves et de métaux. Infatigablement, ils fouillent ravins et rochers, où çà et là scintillent des veines ou des éclats de métal rouge, la terre semble chargée de forces mystérieuses. Enfin la fortune leur sourit : la petite rivière Rio das Velhas, qui d'Ouro Preto jusqu'à Mariana lave les versants des collines, charrie dans ses sables des pépites d'or, de l'or pur, en quantités appréciables : on n'a qu'à ramasser le sable dans des écuelles, qu'on secoue jusqu'à ce qu'il ne reste plus que l'or, plus lourd que le sable. A cette époque, au XVIIIe siècle, le Brésil est le seul pays où l'on trouve l'or si facilement, à portée de main. Un des « bandeirantes » rapporte son butin dans un sac de cuir à Rio de Janeiro — qui se trouvait alors à deux mois de marche — aujourd'hui le chemin de fer fait le trajet en seize heures — un autre arrive à Bahia, et aussitôt, c'est la ruée vers ces contrées sauvages, qui n'est comparable qu'à la ruée vers les gisements d'or en Californie, le siècle suivant. Les planteurs quittent leurs champs de sucre, les soldats leurs casemates, les prêtres leurs églises, les matelots leurs bateaux. Une colonne interminable de chercheurs d'or se rend au Rio das Velhas, à cheval, à mulet, en barque ou à pied, poussant à coups de fouet ses esclaves devant soi. Bientôt arrive aussi un premier, un second, un troisième groupe du Portugal, de sorte que bientôt la famine se répand dans ce désert, où l'on ne connaît ni agriculture ni élevage. Une révolte éclate, là, où il n'y a personne pour faire la loi. Malheureusement, aucun témoin oculaire n'a décrit ces scènes du Brésil, comme l'a fait Bret Harte à une autre occasion. Les « Paulistas », les premiers explorateurs, veulent chasser les « emboabos », les

Une vue aérienne de Rio de Janeiro, capitale du Brésil, installée sur une magnifique baie de l'océan Atlantique.



AUX VILLES DE



par STEFAN ZWEIG

L'entrée en guerre du Brésil aux côtés des Alliés a placé ce pays au premier rang de l'actualité. Nous avons cru intéressant d'extraire pour nos lecteurs quelques pages du dernier livre de M. Stefan Zweig, intitulé « Le Brésil, terre d'avenir », et qui fut publié après la mort du célèbre écrivain. Le Brésil, pays aux ressources énormes a de tout temps attiré les émigrants de tous les pays venu là chercher la source de toute richesse : l'or. C'est de l'or que ce chapitre traite, de l'or qui, aujourd'hui plus que jamais, joue un rôle prépondérant dans l'immense bataille qui se livre à travers le monde.

●

intrus étrangers. A leur avis, l'or leur appartient comme prix des expéditions innombrables que leurs pères et leurs frères ont entreprises pendant des générations auparavant. Ils sont vaincus; mais cela ne rétablit pas la paix. L'or engendre la convoitise et la force. Les vols, les assauts, les meurtres augmentent d'heure en heure, de sorte que le prêtre Antonil s'écrie avec désespoir, dans son premier rapport de 1708 : « Aucun homme raisonnable ne peut douter que Dieu a fait découvrir tout cet or dans les mines, pour punir le Brésil. »

LE CHAOS DANS LA VALLEE DE L'OR

Pendant dix ans et plus, c'est le chaos qui règne dans cette vallée perdue et sauvage. Enfin le gouvernement portugais s'en mêle, afin notamment de s'assurer sa part de l'or, que les aventuriers dissipent crapuleusement ou exportent clandestinement. Le comte de Assumar est nommé gouverneur de cette nouvelle « capitania », et arrive avec des fantassins et des dragons, pour faire respecter l'autorité de la couronne. Une de ses premières mesures est d'assurer un contrôle exact de l'or, afin que plus une pépite ne puisse être exportée de la province. Il érige en 1719 une fonderie, où tout or doit obligatoirement être délivré, et le gouvernement s'octroie d'office un cinquième de tout l'or trouvé sur le territoire. Mais les chercheurs d'or détestent toute espèce de contrôle. Ici dans la brousse que leur importe le roi du Portugal. Deux cents hommes, toute la population blanche et demi-blanche de Villa Rica, se groupent sous la conduite de Felipe de Santos et menacent le gouverneur qui, surpris par la révolte inattendue, leur accorde tout ce qu'ils réclament, dans un contrat qui lui est imposé. Mais secrètement il réunit toutes les troupes et, à son tour, il surprend les révoltés la nuit, dans leurs lits. Leur chef est mis à mort, les maisons sont mises en flammes, et l'ordre est rétabli cette fois par les méthodes les plus sévères et les plus cruelles. Et lentement, cette fourmilière d'aventuriers, d'esclaves et de chercheurs d'or commence à prendre la forme d'une ville, remplaçant les masures de fortune et les tentes provisoires. Autour du palais du gouverneur, de la fonderie et de la prison, si importante dans l'administration de ce pays, se groupent bientôt des maisons de pierre, des rues étroites entourent la place principale, et des églises pointent çà et là. Et soudain, toute cette foule d'aventuriers et d'esclaves, qui nage dans l'or, commencent à s'abandonner à un luxe frénétique, un luxe grotesque et enfantin, tellement déplacé dans cette vallée aride et délaissée. En ce début du XVIIIe siècle, Villa Rica, Villa Real et Villa Albuquerque amassent plus d'or que tout le reste de l'Amérique ensemble, y compris le Mexique et le Pérou. Mais dans ce désert, que peut-on acheter pour de l'or ? Avidement, les fous de l'or s'arrachent n'importe quel bibelot futile, que des marchands avisés apportent sur des chars vers ces défilés désertiques. Des mendiants d'hier paradent dans des costumes de velours aux couleurs criardes et en bas de soie. Ils paient pour un pistolet vingt fois plus de ducats, qu'il ne faut de pièces d'argent à Bahia. Une jolie mulâtresse coûte plus cher que la plus célèbre courtisane à la cour du roi de France. Le métal si facilement acquis n'a plus de valeur. Des vauriens perdent aux cartes et au dé, en une nuit, des sommes, pour lesquelles, en Europe, on pourrait acquérir des Raphaël et des Rubens, armer des navires entiers ou ériger les plus beaux palais. Mais avant tout, devenus trop paresseux et trop prétentieux, ils acquièrent pour leur or des esclaves, de plus en plus d'esclaves, qui devront leur trouver de plus en plus d'or. Le marché d'esclaves de Bahia ne peut plus suffire à la demande, les bateaux n'apportent jamais assez de matériel humain. La ville grandit d'année en année, toutes les collines environnantes sont parsemées comme des termitières, de huttes pour les travailleurs noirs, tandis qu'en ville, les maisons des propriétaires et des entrepreneurs prennent de l'importance. Elles s'élèvent jusqu'à deux étages — ce qui est un signe de richesse prodigieuse — et accumulent des meubles et des décors hétéroclites. Attirés par des offres fantastiques, des artistes accourent des villes côtières, pour ériger des églises et des palais et orner les fontaines de sculptures. Après quelques dizaines d'années d'un pareil essor vertigineux, Villa Rica est devenue la ville la plus somptueuse et la plus peuplée d'Amérique.

L'OR DISPARAIT

Mais toute cette splendeur factice disparaît aussi vite qu'elle a été créée. L'or du Rio das Velhas n'était qu'une couche alluviale, à la surface, qui fut épuisée après cinquante ans de recherche. Pour aller chercher le métal précieux dans les profondeurs des rochers, d'où les pépites avaient été emportées par les courants et le travail invisible de milliers d'années, les chercheurs d'or manquent d'outils, de force et surtout de patience. Ils essaient pendant quelque temps de creuser des forages, mais c'est peine perdue, et bientôt, tout le monde prend la fuite, la ville se désagrège. On renvoi les nègres dans les plantations de canne à sucre, quelques-uns des aventuriers s'établissent dans la « matta », la vallée plus riche, qui se trouve plus à l'intérieur ; après une ou deux décades, les villes de l'or sont complètement abandonnées. Les huttes de chaux, qui abritaient des milliers d'esclaves, tombent en poussière, le vent emporte les toits de paille, les maisons de la ville elle-même sont délaissées, tombent en ruines et ne sont plus réparées : comme avant la ruée vers l'or, les chemins vers ces endroits oubliés deviennent difficiles, inaccessibles.

L'actuelle capitale de Minas Geraes, fondée il y a à peine un siècle, est facile à atteindre par les moyens de transport modernes. De Rio, l'avion met à peine une heure et demie, alors que les bandeirantes mettaient deux mois pour y parvenir, et qu'il faut seize heures en chemin de fer. Cette nouvelle capitale, Bello Horizonte, ne s'est pas élevée organiquement — on trouve au Brésil toutes les variantes, dans la construction des villes — elle a suivi dès le début un plan bien étudié, où tout fut prévu pour des décades à venir. Si l'on avait voulu moderniser l'ancienne, traditionnelle capitale de Minas Geraes, Villa Rica, qui s'appelle aujourd'hui Ouro Preto, il aurait fallu démolir un document unique de l'histoire du Brésil. Aussi le gouvernement fut assez sage de décider la fondation d'une ville toute nouvelle à côté de l'ancienne, dans un endroit approprié du point de vue climatique et esthétique à la fois. D'abord elle devait s'appeler Cidade de Minas, mais ensuite on a préféré lui donner le joli nom italien Bello Horizonte, à cause de sa situation unique, où l'on voit les plus beaux couchers de soleil du Brésil. Ni sa forme ni son expansion future n'ont été laissés au hasard, chaque quartier a ses attributions, chaque rue sa largeur prévue, chaque édifice officiel son emplacement de choix. De même que Washington, Bello Horizonte est le résultat d'une entreprise bien calculée et exemplaire, sans intrusion du passé et avec le seul souci de l'avenir. D'immenses diagonales traversent le cercle, que forme la ville, dans une ordonnance savamment calculée et prévue. Les bâtiments officiels se trouvent au centre, de larges bandes de gazon conduisent les avenues symétriques vers la banlieue. Les rues portent les noms de villes, de provinces et d'hommes célèbres du Brésil, de sorte que chaque promenade est en même temps un cours d'histoire et de géographie. Conçue comme une ville exemplaire, Bello Horizonte est aussi remarquable par son organisation et sa propreté. La variété des contrastes et le pittoresque croisement d'époques révolues, dans les autres villes du Brésil, sont remplacés ici par une unité parfaite et harmonieuse. La beauté de Bello Horizonte réside dans la clarté de ses lignes et dans le fait qu'elle réalise bien l'idée qu'elle représente : d'être la capitale d'une province, aussi grande qu'un royaume d'Europe. Là où en 1897 il n'y avait qu'un paysage sauvage, s'élève maintenant une ville de 150.000 habitants, très recherchée pour son climat exceptionnel. Lorsque l'exploitation métallurgique de cette province extrêmement riche atteindra son maximum de rendement et que Minas Geraes aura développé toute sa capacité industrielle, Bello Horizonte deviendra une ville aussi importante que Rio et São Paulo.

MISERE DES CHERCHEURS D'OR

Je jette un dernier regard sur ces sombres collines romantiques, que les églises survolent comme avec des ailes d'anges, avant de quitter cet étrange pays, que le mirage de l'or a fait surgir des ténèbres comme une fantasmagorie. Mais je ne voudrais pas avoir été au pays de l'or, sans du moins avoir vu de mes yeux un rayon ou une pépite de cet élément mystérieux, sans l'avoir touché de mes doigts. Cela semble facile : car on voit encore çà et là un homme, debout, les pieds nus, dans le courant du Rio das Velhas, plongeant, comme jadis, sa passoire dans le sable ; rien n'a changé depuis deux cents ans. Il se trouve encore toujours de pauvres diables qui s'adonnent à ce travail fastidieux. J'aurais voulu m'arrêter et suivre leurs recherches, mais on me prévint que ce serait du temps perdu. Pendant des heures et des jours, ces derniers, des misérables agitent leur passoire, pour ne trouver que du sable. Parfois une chance providentielle leur fait trouver de temps en temps une pépite minuscule, qui leur permettra de durer pendant quelques jours et de persévérer dans leurs recherches, d'une semaine à l'autre. Tandis que les « garimpeiros », les chercheurs de diamants, peuvent parfois faire une trouvaille qui les dédommage pour des années de travail, ces francs-tireur de l'or n'ont plus rien à espérer.

L'INDUSTRIE DE L'OR

Il y a longtemps que l'industrie de l'or est devenue une entreprise organisée et collective, comme dans les mines modernes de Morro Velho et Espirito Santo, où des ingénieurs anglais et des machines américaines sont à l'œuvre. Entreprise compliquée et passionnante, qui vous conduit dans les profondeurs de la terre ; car l'or, après avoir connu la rapacité de l'homme, s'est réfugié devant lui dans les couches les plus basses des rochers. Il ne se laisse plus prendre si facilement, mais après des milliers d'années de chasse, l'homme, lui aussi, est devenu plus habile et plus raffiné que ses ancêtres. La technique est une arme efficace, pour forer les montagnes et pour descendre dans les profondeurs. Les griffes de métal s'enfoncent jusqu'à deux mille mètres, où les ascenseurs, pour descendre, mettent des heures. C'est là qu'a lieu le travail principal. Des foreurs électriques font sauter les rochers, dont les débris, dans des wagonnets sur rails, sont tirés jusqu'aux ascenseurs par des ânes — de pauvres petits ânes, condamnés à perpétuité à vivre, à travailler et à dormir dans ces mines, devenus comme les hommes des esclaves et des victimes de l'or. Trois fois par an, à Pâques, à la Pentecôte et à Noël, quand les hommes ne travaillent pas, on les remonte à la surface, pour un jour, et à la vue du soleil, ces touchantes bêtes se mettent à crier, à sauter et à se vautrer dans l'herbe, dans leur joie de revoir la clarté du ciel.

Mais ce qui se trouve dans les wagonnets, est loin d'être de l'or pur. Ce n'est qu'un conglomérat de pierres grises et de boue, où l'œil le plus exercé ne pourrait découvrir la moindre parcelle d'or. Mais bientôt les machines happent le minerai et le broient avec des marteaux gigantesques, tandis que des pompes d'eau les arrosent constamment, jusqu'à ce que soit obtenue une masse liquide, qu'on passe ensuite par des passoires, sur des tables vibrantes. Ainsi on isole petit à petit le précieux métal. Le sable est soumis à de nombreuses manipulations électriques et chimiques, jusqu'à ce qu'il ait rendu le dernier vestige de métal. Ensuite on fond l'or pur dans des creusets bouillants.

J'ai assisté pendant une ou deux heures, avec une attention soutenue, aux innombrables phases d'un procédé dû au génie collectif de l'humanité. J'ai vu des centaines, des milliers d'ouvriers dans cette usine immense, ceux qui travaillent dans les galeries de la mine, dans l'ascenseur, aux machines, les porteurs, les fondeurs, les chauffeurs, les ingénieurs, les directeurs ; mes oreilles résonnent encore du tonnerre des marteaux et des pilons, mes yeux brûlent et me font mal, à la suite du changement continuel d'ombre et de lumière, tantôt artificielle, tantôt naturelle. Mais quand je voulus voir l'or pur, le résultat du travail quotidien de 8.000 ouvriers, on me montra un petit tas, de la grosseur d'une brique — alors que je m'attendais à des blocs d'or, comme il y en a dans les palais de Montézuma. Une petite brique d'or paie le travail de 8.000 hommes et des machines les plus compliquées, l'amortissement du capital et les dividendes des actionnaires. Une fois de plus je compris l'attrait diabolique, que ce métal jaune exerce depuis des millénaires sur les hommes.

ATTRAIT DIABOLIQUE DE L'OR

La première fois que j'avais réalisé d'une façon tangible, l'absurdité de cette soumission à l'or, c'était dans les caves de la Banque de France : là, dans des souterrains d'une profondeur considérable, se trouvait cachée la soi-disante fortune de la France, des millions et des milliards imaginaires, sous formes de barres d'or froides et inanimées ! Que de force, que d'art, que d'énergie avaient été déployés et gaspillés, pour créer en plein Paris une mine artificielle, où l'or, qui avait été déterré dans les mines d'Afrique, d'Amérique et d'Australie, était enterré à nouveau. Et voici qu'à l'autre bout du monde, je voyais 8.000 hommes, essayant d'arracher le métal jaune à la mine, avec le même art, la même énergie, la même peine. Voyant cela, je refusai de me moquer des anciens chercheurs d'or de Villa Rica, se promenant en habits d'apparat au milieu de la brousse sauvage. L'ancienne folie existe encore aujourd'hui, seulement sous d'autres formes. Aujourd'hui encore, ce métal glacé est plus puissant que toutes les dynamos et que toutes les forces spirituelles de l'humanité, et détermine invisiblement les événements de ce monde. Et le paradoxe devint d'autant plus incompréhensible, lorsque je vis devant moi cette brique d'or totalement froide et dénuée de tout halo divin.

Etrange aventure dans ces vallées de l'or : j'étais venu pour mieux comprendre sa puissance, à l'endroit de son origine, où je le verrai sous sa forme la plus palpable. Et jamais je ne me rendis mieux compte de l'absurdité de sa puissance. Rien n'émanait de ce bloc de métal mort, nul fluide ne perçait dans mes mains qui le tenaient, rien n'effleurait mon âme. Et dire que ceux, qui cultivent la folie outrageuse de l'or, sont les mêmes hommes, qui érigent des églises lumineuses sur les montagnes et y déposent l'héritage éternel de l'art et de la foi !



Une vue d'une plantation du Brésil.